

MOTORSPORT aktuell

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

MotoGP

Márquez: Was nun nach der Misano-Pleite? S. 30



Langstrecken-WM

Audi: Sieger in Austin beim Chaos-Krimi S. 16

Moto2

Lüthi/Aegerter: Warum beide zu Kalex? S. 33

DTM

Wittmann: Start in den Meister-Alltag S. 22

Langstrecken-WM

Yamaha: Erster Titel nach zehn Jahren S. 37

Rallye-WM

Ogier: Weiter VW trotz Hindernissen S. 26

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

www.motorsport-aktuell.com

VERFLIXTER RÜCKSCHLAG



Jeden
Dienstag
neu

Ein Kabel in der Lenksäule war gebrochen. Es brachte den Mercedes von Nico Rosberg (Foto) schon vor dem Start zum GP in

Singapur auf die Verliererstrasse. Dann fiel er ganz aus und war Zuschauer. Teamkollege Lewis Hamilton nutzte diese Chance

perfekt: Sieger und neuer WM-Tabellenführer. Lichtblick beim Nachtrennen auch für Sebastian Vettel: zweiter Platz. **Ab S. 4**

Und weitere Highlights aus Singapur



Hamilton (Mercedes): 7. Sieg 2014 und neuer WM-Leader



Vettel (Red Bull): P2, sein bisher bestes Saisonergebnis



Alonso (Ferrari): Zeitweise Zweiter, am Ende nur Vierter



Sutil (Sauber): Sechster Ausfall in diesem Jahr

LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Bernie Ecclestone und seine neuen Ideen für die Formel 1, darüber hat es sich immer schon streiten lassen.

Auch jetzt wieder: Funkverkehr zwischen Box und Fahrer eingrenzen, Telemetrie ganz verbieten, Vettel von Red Bull zu Ferrari wechseln und lieber jedes Topteam zukünftig mit drei Wagen antreten lassen anstatt kleine, in Finanznöten stecken-de Rennställe weiter mit den üblichen zwei Autos.

Beim letzten Punkt bitte Vorsicht, Mister Ecclestone! Denn gerade da denkt der fast 84 Jahre alte Formel-1-Macher nicht weit genug.

In den 120 Jahren, in denen es den Motorsport gibt, hat sich eines immer wieder gezeigt: Auf Automobil- wie Motorrad-Hersteller war dauerhaft noch nie Verlass. Sobald sie von einem ihrer Rennprojekte genug hatten oder sich bei ihnen intern der Wind gegen den Motorsport drehte, waren sie alle ganz schnell von der Piste verschwunden.

Deshalb braucht die Formel 1 weiterhin private Teams wie Caterham, Marussia, Sauber und Williams. Und angesichts des mehr umstrittenen als geliebten neuen Hybrid-Hydra heutzutage vielleicht bald schon mehr als gedacht.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



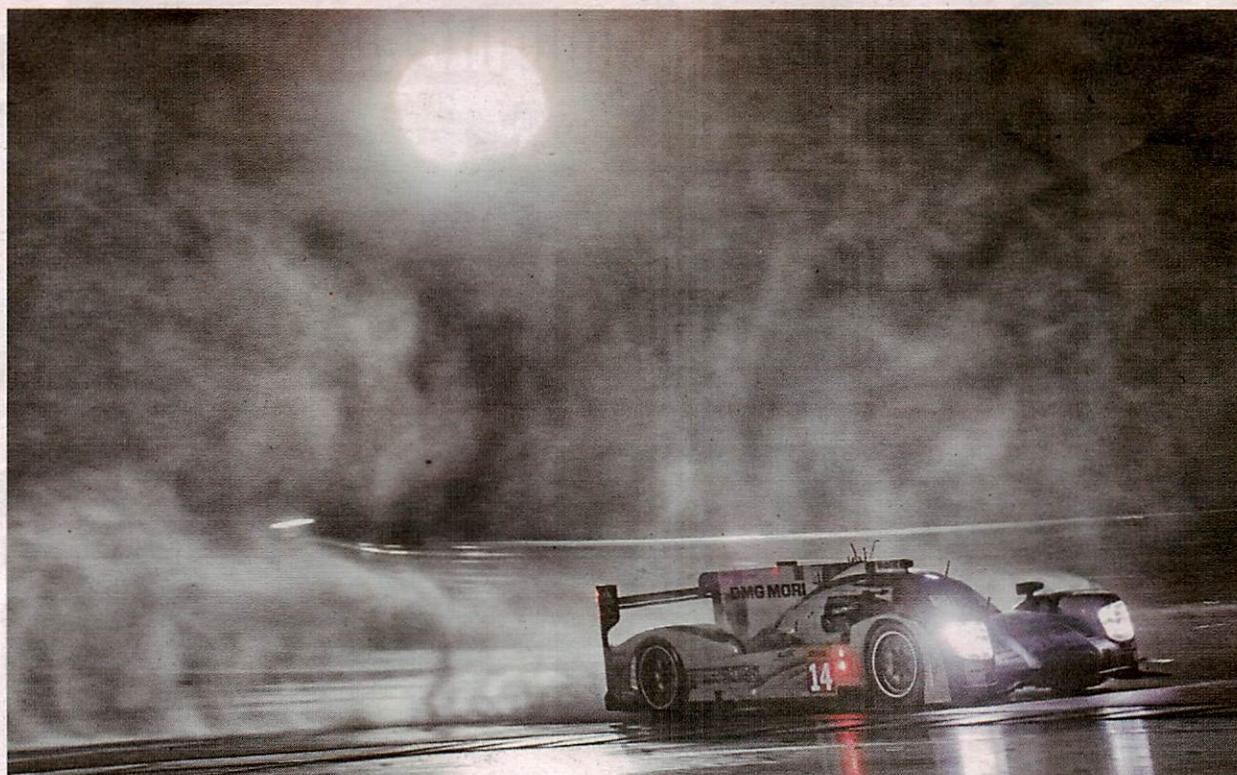
WER? Denny Hamlin (hinten) und David Ragan (beide USA)

WO? Loudon (USA)
WAS? Spuren nach Nahkampf



WER? Kimi Räikkönen (FIN)
WO? Singapur (SGP)

WAS? Wenn es auf der Strecke schon nicht rund läuft, darf ein Ferrari-Fahrer wenigstens etwas Spass im «Legoland» haben



WER? Neel Jani (CH)
WO? Austin (USA)

WAS? Porsche hatte nach Wolkenbruch Siegchancen

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

Formel 1: Hickhack um Funkverkehr; Formel 1: Der neue Mercedes-Mann **S. 3**

📌 **FORMEL 1** Hamilton kampfflos an die Spitze **S. 4**

📌 **FORMEL 1** Vettels Eier-tanz auf alten Reifen **S. 5**

FORMEL 1 Interview mit Daniel Ricciardo **S. 10**

FORMEL E Was ist gut, was ist schlecht? **S. 14**

📌 **LANGSTRECKEN-WM** Chaos-Krimi in Austin **S. 16**

GT MASTERS Matchball für die Audi-Piloten **S. 20**

📌 **DTM** Das neue Leben des neuen Champions **S. 22**

📌 **RALLYE-WM** Ogier bleibt trotz Hindernissen **S. 26**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

MotoGP: Millers riskanter Aufstieg; Superbike-WM: Aprilia hält Melandri **S. 29**

📌 **MOTOGP** Wie Márquez nach Misano denkt **S. 30**

MOTOGP Warum Rossis Sieg so unerklärlich ist **S. 32**

📌 **MOTO2** Aegerter und Lüthi reden über Kalex **S. 33**

SEITENWAGEN-WM Final-Sieg von Birchall **S. 36**

📌 **ENDURANCE-WM** Titel zurück bei Yamaha **S. 37**

SUPERBIKE-WM Das grosse Tauziehen von Baz **S. 38**

IDM Forés Meister, Sieg von Reiterberger **S. 39**

MX MASTERS Siege für Nagl und Ullrich **S. 42**

SPEEDWAY-GP Zagar gewinnt GP-Challenge **S. 42**

PANORAMA

BOXENGEFLÜSTER

Buchtipp zur Formel 2, Namen & Nachrichten **S. 46**

IMPRESSUM **S. 46**

LESERBRIEFE **S. 47**

SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 47**

📌 = Titelhemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM, XPB

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

Verzerrung beim Funkverkehr



Weniger Funk-Info: Gilt auch für Sauber-Teammanager Zehnder

Von PETER HAAB

Am Rande des Italien-GP in Monza hat die Strategie-Gruppe der Formel 1 getagt und einem sofortigen Verbot für Fahrhilfen via Boxenfunk zugestimmt. Rund um den Nacht-GP in Singapur kam es letztes Wochenende zum grossen Tauziehen zwischen FIA-Rennleiter Charlie Whiting und den elf Teammanagern. Danach ist die FIA zurückgerudert und hat die Funk-Einschränkungen wieder gelockert.

Wenn eine Sitzung rund vier Stunden dauert, werden meist sehr kontroverse Themen diskutiert. Das war auch am letzten Donnerstagmittag in Singapur nicht anders. Bei einem Meeting der elf Formel-1-Teammanager mit FIA-Rennleiter Charlie Whiting ging es um das Hals über Kopf eingeführte Funkverbot für spezielle Bereiche.

Whiting liess sich in dem Sitzungsmarathon von den Team-Verantwortlichen davon überzeugen, dass dieses überstürzte Vorgehen vor allem jene Teams benachteiligen würde, die ohnehin schon am Ende des Feldes stehen. Gewisse Teams hätten sogar neue Lenkräder konstruieren müssen, in die sich grössere Displays inte-

grieren lassen. Das wäre ein enormer Arbeitsaufwand, vor allem aber auch eine Kostenfrage gewesen. Fünf oder sechs Rennen vor Saisonabschluss für ohnehin finanzgeplagte Teams eigentlich gar keine Überlegung mehr wert.

Kein kompletter Aufschub

Ein kompletter Aufschub der Funkeinschränkung auf die Saison 2015 kam für Whiting aber nie in Frage: «Es wäre in vielerlei Hinsicht etwas einfacher gewesen. Aber wenn du dich mit etwas nicht mehr wohl fühlst und es akut wird, dann musst du das sofort anpacken.» Ein Totalverbot des Boxenfunks scheint aber auch für 2015 nicht in Frage zu kommen. Offen liess Whiting in Singapur, auf wessen Initiative die Hals-über-Kopf-Umsetzung der Funkeinschränkung zurückgeht. Nachdem es zunächst wie ein FIA-Vorstoss ausgesehen hatte, liess Ecclestone in Singapur durchblicken, dass er persönlich beim Meeting der Strategiegruppe in Monza Druck gemacht habe.

Charlie Whiting blieb diskret: «Ich bin hier nicht befugt, euch zu erzählen, wer in der Strategie-Gruppe welche Vorschläge gemacht hat. Wir sind gemeinsam zum Schluss gekommen, dass den Fahrern zu viel Verantwortung abgenommen wird.» In einem Brief an

alle Teams hat Whiting nochmals festgehalten, was nach der Singapur-Marathon-Sitzung nicht mehr erlaubt ist:

- Keine Informationen zur Linienwahl auf der Strecke.
- Keine Informationen, wie die Kerbs anzufahren sind.
- Keine Angaben dazu, wie die Fahrzeug-Einstellungen (Beispiel: Bremskraftverstellung) in gewissen Kurven zu handhaben sind.
- Vergleiche oder effektive Abschnittszeiten von anderen Fahrern.
- Kurvengeschwindigkeit im Vergleich zu anderen Fahrern.
- Die jeweiligen Gänge im Vergleich zu anderen Fahrern.
- Die gewählten Gänge auf der ganzen Strecke generell.
- Bremspunkte generell.
- Bremsmanöver im Vergleich zu anderen Fahrern.
- Die Stabilität des Autos in den Bremszonen.
- Gaspedalstellungen im Vergleich zu anderen Piloten.
- DRS-Gebrauch im Vergleich zu anderen Piloten.
- Der Einsatz eines sogenannten «Overtake-Button».
- Angaben zur Fahrtechnik generell.

Diese Einschränkungen haben bis zum Saisonende 2014 Gültigkeit. Ab 2015 sind – wie ursprünglich vorgesehen – sämtliche Kommandos, die dem Pilot externe Unterstützung geben, strikte verboten. ♦

Pascal Wehrlein

Wer ist der neue Mercedes-F1-Pilot?

Von ARNO WESTER und KLAUS-ECKHARD JOST

Am Tag nach seinem ersten DTM-Sieg wurde Pascal Wehrlein (19) letzte Woche neuer Formel-1-Fahrer des Mercedes-Werksteams. Der Job als Ersatzmann für Hamilton und Rosberg ist der nächste Riesenschritt des jungen Deutschen.

Nach seinem erfolgreichen Motorsport-Einstieg im Kart landete Pascal Wehrlein wie manch grosses Renntalent im Team von Peter Mücke aus Berlin. ADAC Formel-Masters (Meister 2011), Formel-3-Euroserie (Zweiter 2012) waren seine ersten Stationen beim erfahrenen Mercedes-Partner. Dabei fiel Wehrlein Ex-DTM-Technikleiter und Ex-HWA-Chef Ger-

hard Ungar extrem positiv auf. Der empfahl ihn Norbert Haug. Eine der letzten wichtigen Entscheidungen des früheren Mercedes-Rennleiters war im Herbst 2012 Wehrleins Aufnahme in den DTM-Kader ab 2013. Für Ralf Schumacher, der den Helm an den Nagel hängte.

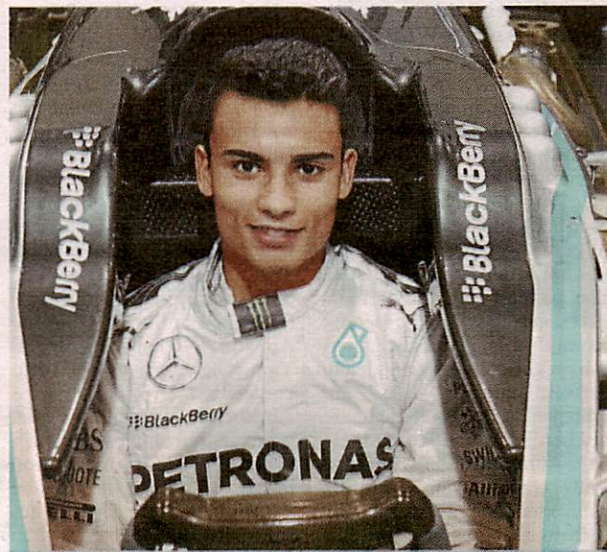
Jüngster Fahrer und Sieger

Im DTM-Tourenwagen stieg Pascal Wehrlein weiter auf:

- Beim Saisonstart 2013 war er mit 18 Jahren und 188 Tagen der jüngste DTM-Fahrer.
- Beim zweiten Lauf 2013 holte Wehrlein als Zehnter seinen ersten DTM-Punkt.
- Für 2014 wechselte er bei Mercedes von Mücke zum Werksteam HWA.
- Beim achten Saisonlauf 2014 auf dem Lausitzring wurde Wehrlein zuletzt jüngster

Pole-Sitter und jüngster Rennsieger der DTM.

- Am Tag danach (15.9.) verkündete Mercedes ihn als seinen neuen Ersatzfahrer für die Formel 1. Vier Tage zuvor hatte der Schwabe in Portimão (Portugal) in einem 2012er-Silberpfeil seinen ersten F1-Test absolviert.
- Pascal Wehrleins Vater ist Deutscher, seine Mutter stammt aus Mauritius. Bei seinen Verwandten dort gilt er seit dem Formel-1-Vertrag nun noch mehr als Held.
- Im elterlichen Betrieb in Worndorf wurde er zum Feinmechaniker ausgebildet.
- Am 18. Oktober feiert Wehrlein seinen 20. Geburtstag. Mehr zum neuen Mercedes-F1-Junioren-Programm lesen Sie in dieser MSa-Ausgabe auf Seite 6. ♦



Mit 19 Jahren schon im Mercedes-F1-Cockpit: Pascal Wehrlein

Mercedes

Rosbergs Drama



Bittere Pille für Nico Rosberg: Während sich das Feld auf der Aufwärmrunde befindet, wird der bis dato WM-Führende an die Box geschoben

Von PETER HAAB

Beim Nacht-GP von Singapur hat sich die sichere WM-Führung von Nico Rosberg innerhalb von ein paar Sekunden in Luft aufgelöst: Out wegen Problemen mit dem Lenkrad und dem Getriebe! Teamkollege Lewis Hamilton sagte Danke und grüsst jetzt vor den letzten fünf Saisonrennen mit drei Punkten Vorsprung als neuer WM-Leader.

Lewis Hamilton hatte kein gutes Gefühl, dass er die WM-Führung von seinem Teamkollegen quasi kampfflos übernehmen konnte: «Natürlich hat Nico heute grosses Pech gehabt. Aber wenn ich zurückblicke, was mir in den letzten Monaten alles passiert ist, dann darf ich jetzt sagen, dass sich die technischen Probleme auf die ganze Saison gesehen in etwa gleich verteilt haben. Lange Zeit schien es ja so, als ob die technischen Probleme nur an meinem Auto auftreten würden.» Ganz traurig war Hamilton dann aber doch nicht, dass sein härtester Gegner in Singapur ohne Punkte blieb. «Ehrlich gesagt bin ich mit dem Ziel nach

Singapur gekommen, meinen Rückstand um weitere sieben Punkte zu reduzieren», gab der Weltmeister von 2008 zu. «Aber es ist natürlich sehr hilfreich, wenn du das Pech der vergangenen Wochen mit einem einzigen Rennen wieder kompensieren kannst. Jetzt liegen wir wieder nur noch drei Punkte auseinander. Das heisst, die Weltmeisterschaft beginnt im Prinzip wieder von vorne.»

Neben seinem siebten Saisonsieg lieferte der Mercedes-Pilot übrigens auch noch den besten Spruch während des Rennens. Als nach dem Pérez-Unfall mit Sutil unzählige Trümmerteile auf der Fahrbahn verstreut lagen und das Safety Car rausging, meldete sich die Box über Funk bei Hamilton: «Vorsicht Lewis, da liegen haufenweise Trümmerteile rum. Pass auf, dass du dir keinen Plattfuss einfügst.» Hamiltons trockene Antwort: «Vielen Dank für den Tipp, Jungs. Ich bin soeben drübergefahren!»

Im Qualifying gings nach viel schweisstreibender Arbeit zwischen Pole-Mann Hamilton und Nico Rosberg noch um die Winzigkeit von sieben Tausendstelsekunden. Doch schon beim Vorstart wurde klar: Alles vergebene Mühe! Rosberg blieb

stehen und wurde in die Boxenstrasse geschoben, während Teamkollege Lewis Hamilton das Feld in die Aufwärmrunde führte. Ein Drama für Rosberg, der seine überlegene WM-Führung von 22 Punkten Vorsprung kampfflos an seinen Teamkollegen abgeben musste.

Aufregung in der Box

Nur wenige Minuten bevor sich die Piloten auf den Weg in die Startaufstellung machten, gabs in der Mercedes-Box plötzlich grosse Aufregung. Rosbergs Problem war nämlich schon in der Garage aufgetaucht. Deshalb stellte der Zweite des Qualifyings sein Auto erst so spät auf den zweiten Startplatz. Und auch von dort ging der hektische Funkverkehr zwischen dem Fahrer, den Mechanikern, die am Rosberg-Auto gearbeitet hatten, und den zuständigen Ingenieuren am Kommandostand weiter.

Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff sah sofort dunkle Wolken aufziehen: «Wir haben ein elektronisches Problem. Im Moment haben wir Mühe damit, die Ursache zu finden. Wir haben in einem ersten Schritt sofort das Lenkrad ausgetauscht, aber das hat nichts gebracht.» Wolff weiter: «So kurz

vor dem Start ist das das Letzte, was du brauchen kannst. Vielleicht haben wir ein Problem mit dem Kabelbaum, oder es ist ein elektronisches Bauteil, das irgendwie verrückt spielt.» Der einzige Trost für den Mercedes-Sportchef: «Zum Glück haben wir diesen Ärger nur mit dem einen Auto. Bei Lewis scheint alles klaglos zu funktionieren.»

Das war natürlich kein Trost für Rosberg, der das Rennen aus der Boxenstrasse aufnehmen musste. Denn praktisch mit jeder Rennrunde stellte sich ein weiteres technisches Problem: Zuerst bockte das Getriebe. Dann stellte das DRS-System seinen Dienst ein. Und Minuten später erfuhr Rosberg über Funk, dass auch der Speedlimiter für die Boxenstrasse nicht funktioniere und das Getriebe wohl bald endgültig seinen Geist aufgeben werde. Ausgerechnet in Runde 13 (!) war dann endgültig Ende Feuer für den Mercedes-Pilot.

Gebrochenes Kabel

Beim Medientermin zu später Stunde Singapur-Zeit war Toto Wolff deshalb nicht uneingeschränkt glücklich: «Mit dem Sieg muss man immer zufrieden sein. Es ist ein wichtiger Sieg für das Team und hier in

Singapur auch sehr wichtig für die Marke. Aber es tut mir unheimlich leid für Nico, dass wir ihm heute kein besseres Auto geben konnten.»

Rund 90 Minuten nach der Zieldurchfahrt konnte Wolff auch erste Ursachen, die zur Kettenreaktion an Rosbergs Auto geführt haben, ausmachen: «Es ist ein Kabel in der Lenksäule gebrochen. Warum es gebrochen ist, wissen wir noch nicht. Denn nach unseren Aufzeichnungen war es noch lange nicht am Ende seiner Lebensdauer. Das ganze Teil wird ausgebaut und geht dann mit dem Nachtflug nach England. Dort wird es dann forensisch analysiert.»

Wolff hatte sich bei Rosberg schon via Funk für diesen Ärger entschuldigt. Genützt hat es dem Fahrer natürlich nur wenig. «Ich kann nichts mehr daran ändern, darum muss ich es akzeptieren und abhaken», hielt Rosberg nüchtern fest. Als dann feststand, dass mit Lewis Hamilton sein härtester WM-Rivale das Rennen gewonnen hat, kniff der Mercedes-Pilot das Gesicht zusammen: «Ja natürlich tut das ein bisschen weh. Es geht zwischen uns extrem eng zu und her. Und heute habe ich ihm viele Punkte geschenkt.» ♦



Rosberg mit Toto Wolff: Suche nach Gründen und Erklärungen



Sieger Hamilton ist erstmals seit Barcelona wieder WM-Leader

KOMMENTAR

Jetzt spielt in der Formel 1 das Panik-Orchester!

Von PETER HAAB



In jüngster Vergangenheit haben sich die Formel-1-Macher nicht dadurch ausgezeichnet, dass sie die Anliegen ihrer Kunden – sprich Fans – besonders ernst genommen haben. Promoter Bernie Ecclestone und seine Geschäftspartner sonnten sich jahrelang in einem Glanz, den die Formel 1 eigentlich schon längst verloren hatte. Doch die mehrheitlich leeren Tribünen in Hockenheim, Spa und jüngst auch in Monza haben bei den Verantwortlichen einen Gesinnungswandel ausgelöst. Seit ein paar Wochen ist im Formel-1-Paddock eine Trendwende spürbar. Sinkende TV-Einschaltquoten und ausbleibende Zuschauer an den Rennstrecken haben die Formel-1-Macher anscheinend zutiefst verunsichert. Darum spielt in der Formel 1 jetzt plötzlich das Panik-Orchester. Anders ist es kaum

erklärbar, dass die FIA auf Druck von Ecclestone sechs Rennen vor Saisonabschluss ein neues Funk-Reglement durchdrücken will. Nur, um es dann nach einer Marathonsitzung mit den Teammanagern in Singapur ein paar Tage später wieder zu entschärfen. Keine andere Wertsportart mit der Popularität der Formel 1 würde derart leichtfertig ihr Regelwerk über den Haufen werfen. Doch wie bereits erwähnt: Die Formel-1-Macher sind ungewohnt nervös und verfallen deshalb der hektischen Betriebsamkeit. Das ist wenig erstaunlich, wenn die Fans der Königsklasse in Scharen den Rücken kehren. Aber das Problem ist vor allem hausgemacht. Denn Leute wie Vettel, Mateschitz, Ecclestone und Montezemolo haben ihr eigenes Produkt in der Öffentlichkeit über Wochen schlechtergredet.

Red Bull

Vettels Eiertanz auf alten Reifen

Von PETER HAAB

Im Qualifying vom Samstagabend hatte Daniel Ricciardo die Nase noch vorne. Doch im Rennen drehte Sebastian Vettel den Spieß um und holte sich Platz 2 hinter Lewis Hamilton. Mehr lag mit den abgenutzten Reifen nicht drin.

«Dieser zweite Platz geht in Ordnung», hielt Sebastian Vettel nach der nächtlichen Stadtrundfahrt in Singapur fest. «Ich hätte nämlich nicht gedacht, dass ich mich mit diesem Reifensatz über die Runden retten kann. Am Schluss hatte ich in unserer Dreiergruppe mit Daniel und Alonso die schlechtesten Reifen.»

Vettel nach dem Rennen weiter: «Beim zweiten Stint mit den gebrauchten Reifen ist natürlich nicht alles rund gelaufen. Das hat uns bei der Strategie ein bisschen das Genick gebrochen. Es war der Reifensatz, der bereits am Samstag zweimal verwendet worden war. Damit haben wir gegenüber Fernando an Boden verloren. Letztendlich kamen wir eine Runde zu spät in die Box und haben den Platz an ihn verloren.» Danach machte es für den viermaligen Weltmeister natürlich wenig Sinn, dieselbe Strategie wie der Ferrari-Pilot zu verfolgen. Der Red-Bull-Kommandostand entschied sich für einen anderen Weg. «Wir haben versucht, etwas anderes zu machen. Aber es war uns natürlich schon klar, dass wir ein grosses Riskiko eingehen, falls plötzlich das Safety Car rauskommen sollte. Leider hatten wir Pech. Das Safety Car kam dann tatsächlich raus.» Trotzdem war Vettel nach dem Ren-

nen erleichtert: «Wir hätten nicht gedacht, dass diese Reifen bis zum Ende durchhalten. Es war ziemlich knapp. Überholen ist hier aber nicht so einfach. Das war am Ende unser grosses Glück.»

Der Red-Bull-Pilot wollte nicht verbergen, dass ihm das Singapur-Resultat für die restlichen fünf Rennen Auftrieb verleihen wird. «Ich denke, es war nach den vergangenen Rennen an der Zeit, dass mal alles zusammenpasst. In den Rennen davor hatten wir immer mit irgendwelchen Problemen zu kämpfen. Und bei mir ist ja auch hier in Singapur am Freitag nicht alles nach Wunsch gelaufen. Das mit dem Motorplatzer war ja nicht optimal. Ich habe viel Streckenzeit verloren. Aber so

Bull-Neuling dann recht: Ricciardo war Dritter hinter den beiden Mercedes-Piloten, Sebastian Vettel schnappte sich noch vor Fernando Alonso Platz 4.

«Das sieht nicht schlecht aus», schmunzelte Ricciardo. «Von diesem Startplatz aus sollte der Podiumsplatz drinliegen. Ich bin überrascht, dass wir so nahe an den beiden Mercedes dran sind.» Und zu diesem Zeitpunkt konnte Ricciardo ja noch nicht wissen, dass Rosberg sein Rennen nicht beenden wird.

Der 25-jährige Australier aus Perth war mit seinem Singapur-Auftritt einigermaßen zufrieden. «Ich bin froh, dass wir es

überhaupt ins Ziel geschafft haben. Denn eine Zeitlang hatte ich ein Problem mit einer Batterie. Knapp hinter Seb zu sein macht diesen Tag zu einem guten. Auch wenn ich im Vergleich zum Start Boden eingebüsst habe.»

Ricciardo schaute auch bereits Richtung Japan-GP: «Dort muss ich aufpassen, dass die Mercedes-Jungs in der Weltmeisterschaft nicht allzu weit wegziehen.» Dass Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo die Plätze 2 und 3 holten, führte Teamchef Christian Horner auf eine gute Zusammenarbeit zwischen der Boxencrew und den Fahrern zurück. «Das Teamwork war heute der Schlüssel», sagte Horner und verwies auf die Safety-Car-Phase, als es bei Red Bull galt, die beiden Autos so schnell wie möglich abzufer-tigen: «Der Doppelstopp mit beiden Autos – da mussten die Jungs unter schwierigen Bedingungen auf den Punkt arbeiten. Mit diesem Manöver haben wir letztlich Ferrari etwas aus dem Konzept gebracht.» ♦

«Ich hatte in der Gruppe die schlechtesten Reifen.»

SEBASTIAN VETTEL

scheint es in dieser Saison für mich zu laufen.»

Daniel Ricciardo hatte die Situation schon am Freitag um Mitternacht richtig eingeschätzt. Nach einem kurzen Blick auf die Resultate der ersten beiden freien Trainings war er überzeugt: «Ich gehe davon aus, dass die beiden Mercedes nicht zu packen sind. Aber ich bin überzeugt, dass wir hier in Singapur das zweitbeste Team sind.» Das Qualifying vom Samstagabend gab dem Red-



Start zum GP Singapur: Während sich die Red Bull sauber hinter Hamilton aufreihen, kürzt Alonso ab

BRUMM-BRUMM-BRÜMMER

Stern-Nachwuchs 2.0

Die Frage war ketzerisch, aber sie wurde republikweit ganz gross auf deutsche Plakatwände gedruckt: «Würden Sie diesen Männern Ihren Mercedes anvertrauen?» Dazu schauten einen Fritz Kreuzpointner, Karl Wendlinger und Michael Schumacher an. In lederähnlichen Rennanzügen, den Stern auf der Herzseite über der Brust, die Haare frisch gegelt und der Gesichtsausdruck irgendwo zwischen James Dean und Paul



Elmar Brümmer

Newman angesiedelt – weil der Fotograf es so wollte. Und Mercedes wollte, für irgendwann mal, einen deutschsprachigen Formel-1-Piloten aus dem eigenen Haus grossziehen. Dafür wurden die drei jungen Herren Anfang der 1990er-Jahre unter Vertrag genommen. Ein gewisser Heinz-Harald Frentzen war auch, aber erst mal nur ein Jahr dabei. Das Vertrauen hat sich ausgezahlt, für die Azubis wie für Mercedes – denn aus dem ersten Junior-Team, nach dem alten BMW-Prinzip von Jochen Neerpasch für den Stuttgarter Konzern neu aufgelegt, wurden gestandene Formel-1-Piloten. Wendlinger fuhr im Sauber-Rennwagen «Concepted by Mercedes», der zurückgeholte Frentzen immerhin schon «Powered by Mercedes» und Michael Schumacher schliesslich, ganz am Ende seiner Rekordweltmeister-Karriere im «echten» Mercedes-Werksteam. Grosse Namen, grosse Emotionen, grosse Vorbilder.

Und jetzt kommt das Stern-Junior-Team 2.0. Zwischen dem Transfer der Formel 1 von Europa nach Asien aus der Taufe gehoben. Allerdings nicht so plötzlich, wie es scheint. Spätestens seit der Verpflichtung des erst 16 Jahre alten Max Verstappen durch Red Bull scheint im Talent-Wettrennen Eile geboten. Teamchef Toto Wolff, der den Niederländer noch hatte abweisen müssen, weiss: «Wenn wir ein Programm machen, dann muss es das Ziel sein, dass wir die nächste Generation an Formel-1-Fahrern ausbilden.» Soll heissen: Man

muss sich sicher sein, wen man nimmt. Human Resources, das ist ein Zauberwort im ganzen Konzern – ach was, in der gesamten deutschen Wirtschaft.

Weshalb DTM-Talent Pascal Wehrlein auch ganz gezielt beim Grossen Preis von Italien Formel-1-Luft schnupperte. Die Bestätigung, die den eher schwachen Dementis folgte, war gleichzeitig eine Beförderung: Wehrlein ist seit dem Rennen in Singapur offizieller Test- und Ersatzfahrer

von Mercedes, Nachfolger des glücklosen Sam Bird. Kurz vor seinem ersten DTM-Sieg am vorletzten Sonntag hat Wehrlein in Portimão ein F1-Auto bewegen dürfen, den Typ W03 von 2012. Locker abgespulte 500 Kilometer reichten für die Superlizenz. Der neue Mercedes-GP-Junior hat ja bereits reichlich Simulator-Einsätze mit dem aktuellen Silberpfeil hinter sich.

Ein Wehrlein macht natürlich noch kein Team, weshalb jetzt der Run der Sternchen auf die Eignungstests erst richtig beginnen wird. Wie offensiv und vor allem wo (GP2?) werden die rasenden Lehrstufen besetzt werden? Auch Nick Heidfeld gehörte einst jahrelang zu den Mercedes-Zöglingen, doch McLaren-Boss Ron Dennis als damaliger Partner wollte keinen unerfahrenen Deutschen ins Auto lassen – und zog lieber Lewis Hamilton gross. Ein eigenes B-Team in der Formel 1 hat Toto Wolff glaubhaft ausgeschlossen. Allerdings liesse sich über die Leihmotoren-Partnerschaften auf Sicht bestimmen ein Plätzchen finden.

Pascal Wehrlein als dritter Mann wird sich vielleicht gar nicht lange gedulden müssen. Bernie Ecclestons energisch verfolgte Plan eines dritten Einsatzautos könnte ihm helfen, schon mit 20 seinen grossen Traum zu verwirklichen.



Pascal Wehrlein

Grand-Prix-Projekt Singapur

Der perfekte Mix

Von ELMAR BRÜMMER

Zum siebten Mal fuhr die Formel 1 in Singapur. Dieser junge Grand Prix auf dem Stadtkurs im asiatischen Stadtstaat ist allerdings schon heute ein Klassiker.

Sir Jackie Stewart lehnt sich so weit heraus, wie es nur einem Grandseigneur des Motorsports zusteht. Er blickt auf die glitzernde Kulisse des einzigen wahren Nachtrennens in der Formel 1 und vergisst für einen Augenblick alle Schattenseiten. Der 75-Jährige gibt den Strahlmann: «Die Formel 1 ist besser, als sie jemals war.» Für Singapur, und dabei wollen wir es an dieser Stelle belassen, gilt das in vollem Umfang. Und trotz Flavio Briatore's Crash-Kurses gleich bei der Premiere 2008 käme niemand auf die Idee,

dem Äquator-Grand-Prix irgendetwas Schlechtes nachsagen zu wollen. Es kommt ja auch nicht alle Tage (und schon gar nicht alle Nächte) vor, dass es beim Rennen eine Projektion wie diese auf den Asphalt gibt: «Die Formel 1 ist glücklich, zurück in Singapur zu sein.»

Ein Glück auf Gegenseitigkeit: Singapur ist das neue Kronjuwel im F1-Kalender, das einzige der vielen Expansionsrennen, das immer noch besser wird. Obwohl man sich inzwischen auch schon im siebten Jahr befindet. Aber verflucht ist das sicher nicht. Vielmehr kann die Formel 1 bei ihren Bemühungen um mehr Attraktivität von den Südostasiaten einiges lernen.

Das gilt für die Vermarktung, für die Konsequenz, für die Perfektion, für die Zuschauernähe, für das Rahmenprogramm, für die Finanzierung, für die Ab-

wechslung, für, für, für... Und siehe da: Selbst die Dauer-Nörgler im Fahrerlager akzeptieren das, haben sich anstecken lassen von dem Schwung, den dieser WM-Lauf mit sich bringt. Good Vibrations auf der ganzen Singapur-Landspitze. Angepasst an das höllische Entwicklungstempo in der Metropole. Eine rasende Nachtschicht. Und auch im siebten Jahr nach wie vor eine faszinierende.

Hass-Liebe der Fahrer

Schon die fünf Sterne über einem Rennwagen, das Motiv der dunkelblauen Planen, mit denen die halbe Innenstadt von Singapur zugehängt ist, zeugt von einem gewissen Selbstbewusstsein. Daran mangelt es in der Formel 1 ja grundsätzlich nicht, aber in diesem Fall ist das angedeutete Eigenlob durchaus berechtigt. In Singapur aber er-

AUS DEM FAHRERLAGER

Von PETER HAAB

Wenn es um Geld geht, kennt Formel-1-Promoter **Bernie Ecclestone** überhaupt keinen Spass. Als die Teamchefs am Rande des Singapur-GP durchblicken liessen, dass für die mageren Zuschauer-Kulissen in Hockenheim und Monza in erster Linie die hohen Ticketpreise verantwortlich waren, konnte sich der 83-jährige Briten einen bissigen Spruch nicht verkneifen: «Diese Herren haben natürlich leicht reden. Aber wenn sie tatsächlich an



Bernie Ecclestone

kostengünstigeren Tickets interessiert sind, müssen die Teamchefs zuerst bei sich selbst Abstriche machen. Wenn ich ihnen nämlich mitteilen würde, dass deshalb ihre Jahreseinnahmen deutlich geringer ausfallen werden, beginnen sie sofort wieder zu jammern.»

Das Mercedes-Formel-1-Team und der Uhrenher-

steller IWC aus dem schweizerischen Schaffhausen haben am Rande des Singapur-Nacht-GP ihre Partnerschaft um weitere drei Jahre verlängert. IWC ist seit 2013 «Official Engineering Partner» des Teams. **Lewis Hamilton** und **Nico Rosberg** präsentierten in Singapur ihre persönlichen «Chronograph Editions». Diese beiden Uhrenmodelle sind auf jeweils 250 Stück limitiert. Sie wurden von den Fahrern persönlich signiert und in enger Zusammenarbeit mit den Schweizer Uhrmachern entworfen.

Fernando Alonso nutzte seinen ersten Medientermin beim Nachtrennen in Singapur für eine ordentliche Standpauke an die italienischen Medien: «Ihr behauptet regelmässig, dass ich Ferrari verlassen werde, obwohl ich euch immer gesagt habe, dass das nicht der Fall ist. Hört auf mit diesem Blödsinn! Denn damit richtet ihr bei Ferrari einen gewaltigen Schaden an.»

Am Donnerstag vor dem Nacht-GP in Singapur hat der ehemalige Schweizer Formel-1-Pilot **Marc Surer** in der südostasiatischen Handels-

metropole seinen 63. Geburtstag gefeiert. Der in Spanien wohnhafte Surer arbeitet bei den Formel-1-Rennen als TV-Experte bei Sky Deutschland.

Apromos Feiern: Seit 2005 sponsert die schottische Whisky-Marke Johnnie Walker das McLaren-Team. Die Verwurzelung der Marke mit dem Formel-1-Sport reicht aber noch viel weiter zurück. **Rob Walker**, dessen Ur-Ur-Grossvater eben dieser **John Walker** war, gründete in den 1950er-Jahren das Rob Walker Racing Team, mit dem **Sir Stirling Moss** 1958 in Argentinien den ersten Sieg eines privaten Teams in der Formel-1-Meisterschaft einfuhr. Johnnie Walker wird McLaren als Sponsor verlassen, um einen Mehrjahresvertrag als Formel-1-Generalsponsor zu erfüllen. Seit dem Singapur-Nachtrennen gibt es also einen offiziellen Formel-1-Whisky. Na dann also: Cheers!



Fernando Alonso

aus Sport, Show, Sympathie

gibt sich der perfekte Mix aus Sport, Show, Sympathie. Ach ja, und wem der Sex fehlt: Als sexy gilt hier der Erfolgreiche, wobei die Betonung durchaus auf dem zweiten Wortteil liegen kann.

Die Fahrer pflegen eine Hass-Liebe zum Marina Bay Street Circuit. Sebastian Vettel spricht vom «mental anstrengendsten» Rennen des Jahres. 23 Kurven, ein extrem unebener Asphalt, extreme Temperaturbedingungen. Die eigene Power spielt in den knapp zwei Stunden eine grössere Rolle als der Antriebsstrang im Heck – das aufregende Qualifying und die engste Startplatzreihenfolge seit Langem zeugen davon.

Daniel Ricciardo redet sich fast in Ekstase, wenn er daran zurückdenkt: «Es ist ein besonderer Strassenkurs. Je näher man sich den Betonwänden nähert, je mehr will man in der nächsten

Runde riskieren. Dieser Grand Prix bringt aus uns heraus, warum wir Formel-1-Rennen fahren – wir brauchen diesen Adrenalinschub, das Tempo, das Spiel mit dem Feuer.» Der Vergleich mit Monte Carlo wird gern gezogen, aber um korrekt im Bild zu bleiben: Es ist einer wie zwischen Tag und Nacht.

Von der Bedeutung her hat Singapur das traditionsreiche Tageslicht-Pendant in einigen Bereichen bereits überholt. Das ist vor allem eine Frage der Einstellung: Im altmodischen Monaco mit seinen überbeuerten Unverschämtheiten, der ewigen Improvisation und dem vielen Blendwerk ist man satt – Singapur hingegen ist hungrig. Vor allem auf das Erlebnis Motorsport. Die Veranstalter machen vieles anders, das meiste besser, auch wenn sich die reichen Russen an der Cote d'Azur

im Benehmen nur unwesentlich von den reichen Chinesen an der Marina Bay unterscheiden. Aber für die normalen Fans sind Konzerte mit Jennifer Lopez, Robbie Williams oder den Pet Shop Boys im Wochenendticket inbegriffen. Einheimische und Gäste vermischen sich zu einer grossen Strassenparty, wie es sie einst in der Rascasse-Kurve und der Tip-Top-Bar auch mal gegeben hat.

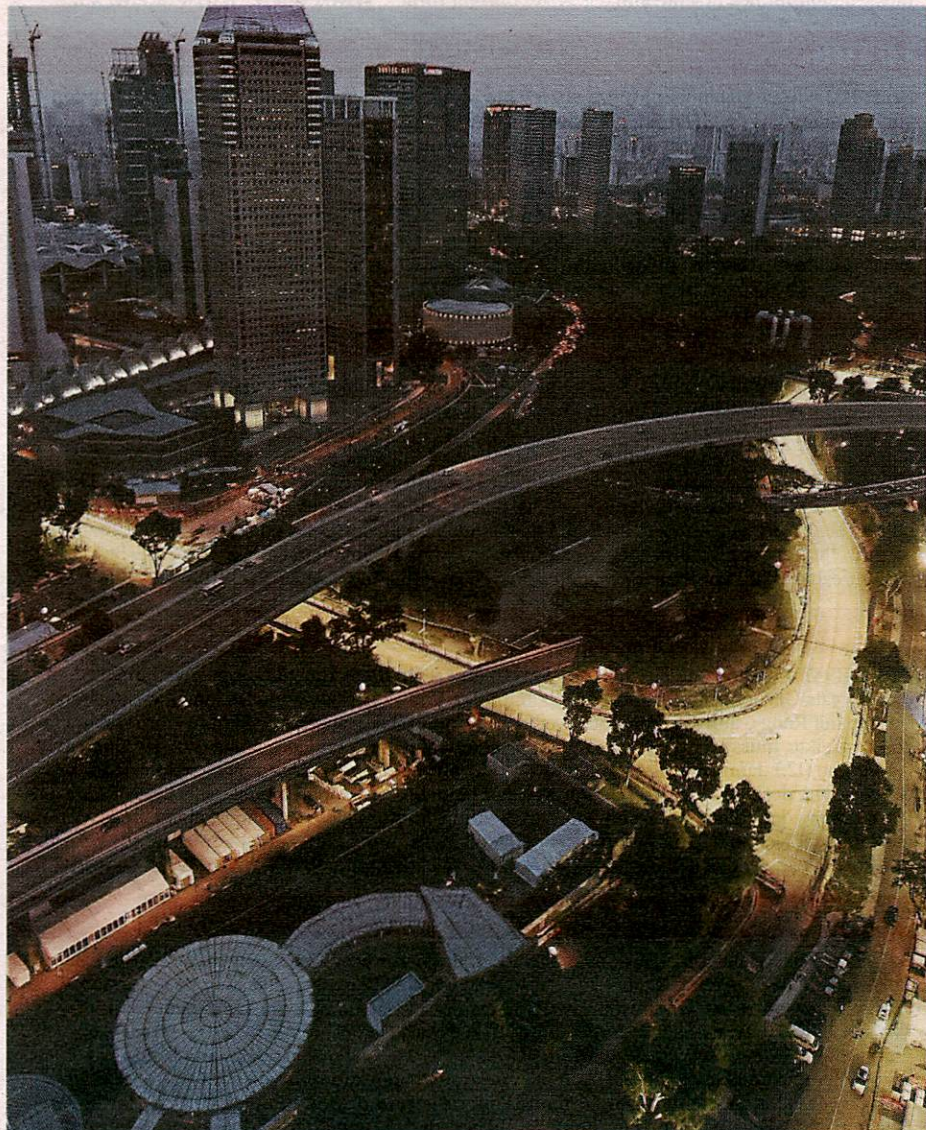
Viel Image- und Umsatzplus

Natürlich heizt das extreme Klima und der dauerhafte Jetlag die ganze Atmosphäre noch auf, lässt vieles unwirklich erscheinen und über manches andere hinwegsehen. Aber Rennfahrer, die, wenn andere Hotelgäste mit dem Mittagessen längst durch sind, zum Frühstück im Speisesaal erscheinen, das hat ja auch etwas Besonderes. Und

obwohl die grosse alte Dame Monte Carlo der Formel 1 ob ihrer Bedeutung angeblich kein Antrittsgeld berappen muss, in Singapur aber 50 Millionen Euro pro Jahr fällig werden, rechnet sich das Spektakel in Südostasien.

Der Stadtstaat Singapur gewinnt an Image, ein Hoteltycoon an Umsatz, die Bevölkerung an Stolz. Das ist vielen sogar die Sondersteuer wert. Entsprechend misstrauisch war das Debüt der Formel E in Peking beäugt worden. Es ging kurzfristig die Sorge um, dass die Formel 1 nicht mehr das Mass der Dinge sein könne. Ist sie weiterhin, und diese Stadt ist der richtige Platz für die Beweisführung – das Rennen und seine Begleitumstände erzeugen reichlich eigene Energie. Der 14. WM-Lauf, ein leuchtendes Beispiel.

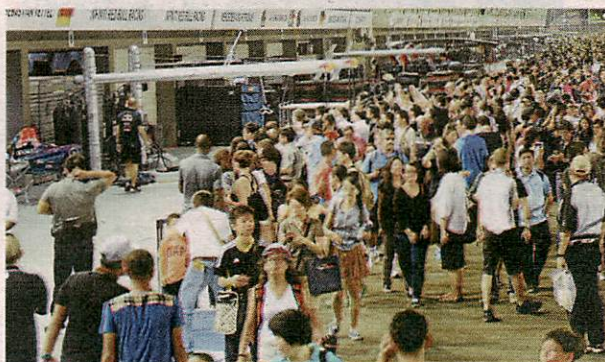
Von der Globalität und der Geschäftstüchtigkeit her sucht Singapur seinesgleichen, erfüllt, was man sich in Shanghai erwartet hatte, vielleicht auch in Südkorea oder Indien. Was auch daran liegt, dass die Stadt mit dem Wappentier des Meerlöwen ein Magnet für nahezu alle wichtigen internationalen Konzerne ist – und das F1-Gastspiel verstärkt diese Wirkung noch. Dementsprechend wird der Paddock Club zur Business-Lounge. Die teuersten Tickets sind teurer als in Monaco, aber dafür sind die günstigsten Tickets wiederum billiger als anderswo. Ein guter Schachzug, um das Gemeinschaftsgefühl in dem erst 49 Jahre jungen Staat zu stärken. Der Wille zur Veränderung, die Begeisterungsfähigkeit für Neues, der Mangel an Engstirnigkeit – auch das besitzt Vorbildcharakter. ♦



Einzigartige Atmosphäre Singapur: Formel 1 in der Nacht mitten durch die City



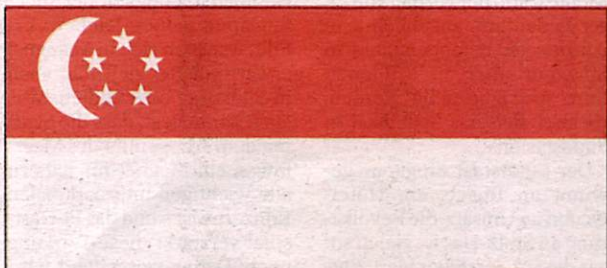
Wie einst in Detroit: Singapurs Stadtkurs bei Tageslicht



Tummelplatz Boxengasse: Vor allem junge Asiaten lieben die F1

Team für Team - GP Singapur 2014

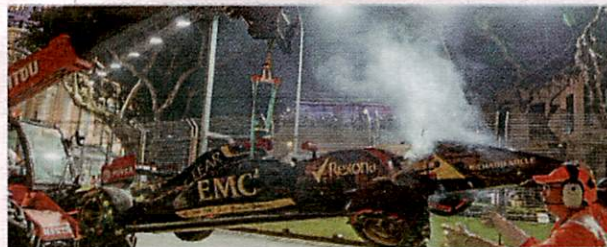
Lichtblick für Red Bull bei



Vettel: Immerhin eine Runde lang in Führung vor dem Singapur-Sieger Hamilton



Hamilton: Bejubelte siebten Saisonsieg und WM-Führung



Maldonado: Auto am Haken nach Mauerkuss im Training



Pérez: Frontflügel weg nach einer Rangelei mit Sutil



Vergne: Strafe und starker Endspurt auf den sechsten Platz



Chilton: Bremsenkühlung von aussen beim Training im Hellen

MERCEDES 6 ROSBERG AUSFALL, 44 HAMILTON P1

An beiden W05 AMG Hybrid war vor Trainingsbeginn der Antrieb des Kinetik-Generators ausgetauscht worden. Am Hamilton-Silberpfeil wurde ferner das Innenleben des Getriebes erneuert. Wie alle Teams konzentrierte sich Mercedes am Freitag auf die Suche der optimalen Fahrzeug-Balance und das Ermitteln des Reifenverschleisses. Überraschend wie für die Gegner: Die weicheren Pirelli-Pneus (Supersoft) waren im frischen Zustand bis zu 2,5 Sekunden pro Runde schneller als die härteren (Soft). Beide Titelkandidaten fuhren schon im Training permanent am Limit und – immerhin crashfrei – ab und zu auch drüber. Rosberg ging mit neuer Bremse ins Qualifying und wurde dort um 7/1000 Sekunden von Hamilton auf Startplatz zwei (SP2) verwiesen. Ein Bruch im Kabelbaum von Rosbergs Lenksäule warf ihn schon am Start weit zurück und schliesslich ganz raus. Hamiltons Sieg brachte ihm die WM-Führung zurück. **WM-Punkte/WM-Platz: 479/1.**

LOTUS 8 GROSJEAN P13, 13 MALDONADO P12

Beide E22 wiesen gegenüber Monza nur leichte Modifikationen auf. Am Grosjean-Auto wurden vor Trainingsstart die Zahnräder des zweiten und vierten Ganges gewechselt. Zudem bekam der Franzose eine neue Batterie, seine vierte von fünf in dieser Saison erlaubten. Der grosse Abtriebsnachteil von Lotus kam auf Singapurs Stadtkurs weniger zum Tragen als zuletzt auf den Powerstrecken in Italien und Belgien. Doch wie kritisch das Handling der schwarzen Renner, vor allem auf abgefahrenen Reifen, bleibt, bewies Maldonados Wand-Klatscher im FT2. In der Quali funktionierten die Abgasventile des Turboladers (Wastegate) in beiden Wagen nicht einwandfrei. Beide Fahrer glaubten, dass sie Punkte hätten holen können. Wenn, ja wenn das Rennen nicht durch das Safety Car zur Halbzeit neutralisiert worden wäre. **WM-Punkte/WM-Platz: 8/8.**

FORCE INDIA 11 PÉREZ P7, 27 HÜLKENBERG P9

Fürs sechstletzte Saisonrennen bekamen die VJM07 noch einmal drei aerodynamische Neuheiten: Frontflügel, Unterboden und hintere Bremsbelüftungen. Auch die Antriebe der Kinetik-Generatoren waren an beiden Autos neu. Doch den Sprung zurück in die Top Ten schaffte das Team aus Indien nur im FT2: 8. Pérez, 9. Hülkenberg. Der Deutsche kassierte in dieser zweiten Freitagssession eine 200-Euro-Strafe. Grund: zu schnell in der Boxenstrasse (61,6 km/h). Die Startplätze 13 (Hülkenberg) und 15 (Pérez) waren eine Enttäuschung. Vor allem Pérez hatte die Reifen nicht perfekt zum Arbeiten bringen können. Im Rennen brachte ihn sein vierter Stopp und der dritte Satz Supersoft-Pirellis kurz vor Schluss noch bis auf P7 nach vorne. Hülkenberg belies es bei drei Stopps und verlor deshalb kurz vor Ende P7 an Pérez und P8 an Räikkönen. **WM-Punkte/WM-Platz: 11/5.**

TORO ROSSO 25 VERGNE P6, 26 KVYAT P14

Die STR9 von Vergne und Kvyat hatten jeweils eine neue Batterie (Energiespeicher) in Singapur drin. Kvyats Getriebe hatte zudem neue Zahnäder. Im FT1 liess der zum Saisonende entlassene Vergne mit Rang 6 aufhorchen. Doch weil das Energie-Rückgewinnungs-System (ERS) beim Franzosen streikte, musste er die erste Trainingseinheit vorzeitig beenden. Samstags in der Quali unterlag Vergne (12.) dann ein weiteres Mal Kvyat (10.). Grund diesmal: Reifen nicht richtig auf Temperatur gebracht, deshalb blockierende Vorderräder beim Bremsen und Untersteuern beim Einlenken. Kvyat zwang das Hitzerennen gnadenlos in die Knie. Er musste die gesamte Distanz ohne Wasser auskommen, weil sein Trinksystem streikte. Vergne blieb trotz Fünf-Sekunden-Strafe (Abkürzen der Piste) P6, den er sich nach Stopp drei von P12 aus erkämpfte. **WM-Punkte/WM-Platz: 27/7.**

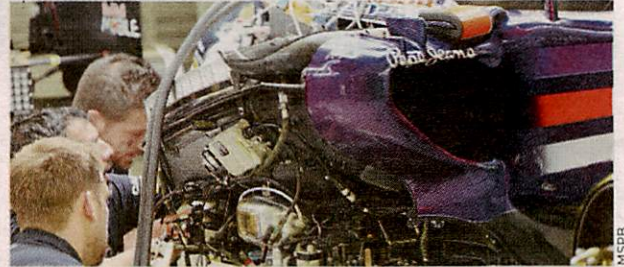
MARUSSIA 4 CHILTON P17, 17 BIANCHI P16

Sowohl der MR03 von Bianchi als auch der von Chilton war bestückt mit einem neuen, dem jeweils fünften Kinetik-Generator. Nach der Set-up-Suche und den Reifenverschleiss-Tests am ersten Trainingstag sah es aus wie meist bei den Russen: Bianchi lag im FT1 wie im FT2 vor Chilton. Wobei Chilton zugutegehalten werden muss, dass ihn ein Defekt am Antriebsstrang zum Abbruch der zweiten Trainingssession gezwungen hatte. Der Brite gestand aber auch ehrlich ein, dass er auf dem Holperkurs nicht das übliche Vertrauen ins Auto finden konnte. Nach der Quali wurde am Chilton-Marussia die vierte gegen die fünfte Batterie getauscht. Beide Piloten fielen im GP hinter Ericsson und belegten im Ziel nur die letzten Plätze. Bianchi behinderte hoher Bremsenverschleiss, Chilton hatte einmal Ventildefekt am rechten Vorderreifen. **WM-Punkte/WM-Platz: 2/9.**

der hitzigen Nachtfahrt

RED BULL 1 VETTEL P2, 3 RICCIARDO P3

Für Titelverteidiger Vettel begann das erste freie Training (FT1) am Freitag in Singapur zunächst mit der positiven Erkenntnis: Sein und Ricciardos RB10 hatten auf dem kurvenreichen Stadtkurs, wo der mechanische Abtrieb des Autos entscheidender ist, weniger Rückstand auf die Spitze als zuletzt in Monza und davor in Spa. Mitten im FT1 streifte Vettel eine Mauer. Beim Check an der Box wurden keine nennenswerten Schäden festgestellt. Kurz vor Ende der ersten Session parkte er in der Boxenausfahrt: Öldruck weg, Motor zur Sicherheit abgestellt. Der gebrauchte Renault-V6 wurde in knapp drei Stunden gegen einen anderen gebrauchten ausgetauscht. Ricciardo (3.) war in der Quali erneut schneller als Vettel (4.). Ihre Wagen bekamen für den GP neue Wärme-Generatoren, Vettels zudem einen neuen Turbolader. Mit dem Wechsel der Rennstrategie von drei auf nur zwei Stopps rettete Red Bull P2 für Vettel und P3 für Ricciardo. **WM-Punkte/WM-Platz: 305/2.**



Vettel: Packte mit beim Wechsel seines Motors am Freitag

FERRARI 7 RÄIKKÖNEN P8, 14 ALONSO P4

Mit neuen Kinetik-Generatoren starteten die F14 T ins 14. Grand-Prix-Wochenende 2014. Hauptproblem der Scuderia war am Freitag die Kühlung. Das zeigte sich besonders heikel an der rechten Vordrad-Bremse von Räikkönens Wagen: Wenige Minuten vorm Abwinken des FT1 stand sie in Flammen. Und es dauerte eine Weile, bis die Ferrari-Crew begriff, dass ein Feuerlöscher hermusste. Als der Finne im FT2 in Kurve 7 neben die Piste geriet, bekam er den Funkbefehl: «Andere Differenzial-Einstellung probieren.» Bestraft wurde dieses Fahrercoaching von der Box nicht. Als Fünfter (Alonso) und Siebter (Räikkönen) am Start, hatten die Roten dort ihre üblichen Positionen – aber mit weniger Rückstand zur Spitze als sonst. P2 wäre ohne Safety-Car-Phase für ihn drin gewesen, vermutete Alonso (4.) hinterher. Räikkönen (8.) war sauer, weil er nach seinem ersten Stopp hinter Massa fiel, dort hängen blieb und sich die Pneu ruinierte. **WM-Punkte/WM-Platz: 178/4.**



Räikkönen: Biss sich an Massa die Zähne aus und verlor Boden

MCLAREN 20 MAGNUSSEN P10, 22 BUTTON AUSFALL

Auch den Mercedes-Power-Units der MP4-29 wurden die Antriebe des Kinetik-Generators vor dem FT1 gewechselt; und jeweils die Halterung für den Tank des Getriebeöls. Am Magnussen-McLaren waren zusätzlich die Getriebeinnereien neu. In der ersten Freitagssession hatte Button mit den vielen Bodenwellen der City-Piste zu kämpfen. Zu wenig Bodenfreiheit war der Grund. Magnussen machte die subtropische Hitze zu schaffen und brauchte deshalb die eine oder andere Eisdampf-Dusche mitten ins Cockpit. Bis in die Quali hinein hatte Button zu wenig Anpressdruck an der Vorderachse, obwohl sein Frontflügel so steil wie möglich eingestellt war. Magnussen wurde im überhitzenden Auto regelrecht «gegrillt» im Rennen. Sein Punktgewinn auf den letzten Metern war Glück. Button fiel auf P7 mit Elektronikdefekt aus. **WM-Punkte/WM-Platz: 111/6.**



Button: Elektronikschaden kostete den Ex-Champion P7

SAUBER 21 GUTIÉRREZ AUSFALL, 99 SUTIL AUSFALL

Mit ein paar neuen Aero-Updates an den C33 traten die Schweizer die zweite Asien-Tournee des Jahres an. An beiden Wagen kam ein neuer Kinetik-Generator zum Einsatz. Es war jeweils der fünfte. Vor allem in Sutil's Auto steckte im Training und im Qualifying elektronisch der Wurm. Folge der nicht im Detail von Sauber präzisierten Probleme: Speedverlust auf den Geraden. Bei Gutiérrez wurden nach dem Qualifying der Turbolader und der Wärme-Generator erneuert. Bei beiden Komponenten ist damit die erlaubte Maximalzahl von fünf erreicht. Auch der GP begann für Sutil mit Antriebsproblemen, die sich aber lösen ließen. Seine Rangelei mit Pérez blieb straffrei, nicht aber sein Überholmanöver Bianchis mit Anlauf neben der Piste. Dann Aufgabe mit Wasserleck. Gutiérrez war da schon raus: Antriebsschaden. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**



Sutil: Aufgegeben, um den Motor nicht ganz zu zerstören

WILLIAMS 19 MASSA P5, 77 BOTTAS P11

Nur Massas FW36 erhielt für den zweiten Nacht-GP des Jahres nach Bahrain einen frischen Kinetik-Generator und obendrein noch eine neue Batterie. Auf dem engen Stadtkurs wirkten die auf Top-speed konstruierten Williams am ersten Trainingstag wie Falschkörper. Nach dem FT2 lagen Massa und Bottas nur auf den Rängen 17 und 18. In der Nacht zum Samstag fand das britische Ex-Weltmeister-Team ein deutlich passenderes Set-up und damit jede Menge mechanischen Grip. Mit den Startplätzen 6 (Massa) und 8 (Bottas) lag Williams zu Rennbeginn auf Ferrari-Niveau. Und war dort auch am Rennende. Zumindest Massa: P5 direkt hinter Alonso. Bei ihm ging der Wechsel von der Drei-zur Zwei-Stopp-Strategie auf. Bei Teamkollege Bottas allerdings nicht: Der Finne verlor in den letzten beiden Runden fünf Plätze und blieb als Elfter doch noch punktlos. **WM-Punkte/WM-Platz: 187/3.**



Bottas: Hielt sich lange tapfer auf P6 vor Räikkönen

CATERHAM 9 ERICSSON P15, KOBAYASHI AUSFALL

In Ericssons und Kobayashis CT05 wurde für Freitag jeweils ein gebrauchter Motor eingebaut. Erst ab Samstag bekamen der Schwede und der Japaner ihre Rennmotoren. Doch auch die waren nicht fabrikneu. Im FT3 am Samstagmittag bremsten Ericsson elektronische Probleme und ausgefallene Telemetrie. Der Kabelbaum seines Wagens wurde ausgetauscht. Fürs Rennen gab es nach der Quali für beide Piloten neue Generatoren: Den für Kinetik bei Kobayashi, die für Kinetik und Wärme bei Ericsson. In der Einführungsrunde bemerkte Kobayashi erst Öldruck- und Powerverlust, dann Rauch und schliesslich noch Bremsenausfall – das Aus noch vor dem Start. Die elektronische Kontrolleinheit für den Wärme-Generator war ausgefallen. Ericsson, der mit zwei Reifenwechseln durchkam und bis auf P15 vorstieß, war hoch zufrieden. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/11.**



Kobayashi: Löschschaum-Spuren zeugen vom frühen Ausfall

Kann mit Recht strahlen:
Daniel Ricciardo schaffte
2014 bei Red Bull seine
ersten drei GP-Siege



Daniel Ricciardo

«Seb ist
immer
korrekt»

Zur Person Daniel Ricciardo

Geburtsstag 1. Juli 1989
Geburtsort Perth (AUS)
Herkunftsland Australien

KARRIERE

2000–2004 Karting
2005 Australische Formel Ford
2006 Formel BMW (Asia P3, GB P20)
2007 Ital. Formel Renault (P6)
2008 Formel Renault Eurocup (P2),
Meister der westeuropäischen Serie
2009 Britische Formel 3 (Meister)
2010 Formel Renault 3.5 (P2)
2011 Formel Renault 3.5 (P5), Formel 1
mit HRT (Gesamt-27.)
2012/2013 Formel 1 mit Toro Rosso
(2012 P18, 2013 P14)
2014 Formel 1 mit Red Bull, zurzeit
WM-Dritter mit 181 Punkten

HOBBYS

Quadbike, Karting, Tennis, Surfen

Von PETER HAAB

Als Teamneuling bei Red-Bull-Racing hat man von Daniel Ricciardo alles Mögliche erwartet. Aber sicher nicht, dass er als 25-Jähriger in seiner ersten Saison beim Weltmeister-Team gleich drei Grands Prix gewinnt und damit Platzhirsch Sebastian Vettel klar in den Schatten stellt.

Daniel, Teamneuling bei Red-Bull-Racing und dann gleich in deinem ersten Jahr drei GP-Siege in Kanada, Ungarn und Belgien. Stehst du gelegentlich morgens auf und fragst dich, ob du das alles nur geträumt hast?
DANIEL RICCIARDO: Ja, um ehrlich zu sein, hat es solche Momente schon einige Male gegeben. Es ist alles viel besser gelaufen,

«Ich muss weiter hart an mir arbeiten.»

DANIEL RICCIARDO

als ich mir das erhofft habe. Unglaublich, fantastisch! Ich hatte mir vorgenommen, in einem ersten Schritt mal aufs Podium zu fahren. Als Nächstes war mein erster GP-Sieg auf dem Plan. Jetzt habe ich vor dem letzten Saisondrittel schon mehr erreicht, als ich mir je erträumt hatte. Aber ich bin natürlich auch nicht zu Red Bull gekommen, um mir von Sebastian eins ums andere Mal die Butter vom Brot nehmen zu lassen. Ich hatte grosses Vertrauen in meine Stärken.

Hat sich dein Verhältnis zu Sebastian verändert, seit du zumindest nach der Papierform die neue Nummer 1 im Team bist?

Nein, da hat sich überhaupt nichts geändert. Wir haben einen sehr gesunden Umgang miteinander. Seb ist immer korrekt zu mir. Da gab es nie Spielchen im Hintergrund. Wenn wir in technischen Briefings mit unseren Ingenieuren diskutieren, läuft immer alles ganz offen ab. Weg von der Rennstrecke reden wir auch über ganz allgemeine Dinge im Leben. Natürlich gibt es auf der Rennstrecke harte Duelle. Aber das ist immer alles innerhalb der Fairness-Grenzen. Darum hat es unsere Beziehung bisher auch nie belastet.

Du hast teamintern mal das Thema Stallorder zu deinen Gunsten angesprochen, weil du die grösseren Chancen hast, bei einem Mercedes-Fehler den WM-Titel trotzdem noch zu gewinnen. Hat dir Sebastian das

als Teamneuling nicht übel genommen?

Nein, denn wir haben das innerhalb des Teams ganz offen diskutiert. Die Teamleitung war aber der Ansicht, dass der Zeitpunkt noch nicht gekommen ist, um über solche Dinge zu reden. Wenn aber mal feststeht, dass der eine Fahrer mathematisch gesehen gar keine Chance mehr hat, werden wir sicher nochmals darüber diskutieren. Jetzt muss ich einfach schauen, dass ich zu diesem Zeitpunkt dann in der besseren Position bin.

Wie fühlt es sich eigentlich an, mit einem siegfähigen Auto ganz an der Spitze des Rennens mitzufahren?

Das ist ein unglaubliches Gefühl. Manchmal denke ich, dass es mit diesem Auto einfacher ist, auf das Podium zu fahren als mit einem Toro Rosso Platz 10 zu erreichen. Und interessanterweise scheint das Rennen viel schneller vorüberzugehen, wenn du in der



Spitze mitfährst.

Du schwärmst von deinem Auto, aber dein Teamkollege kann diesem neuen Formel-1-Format nicht viel abgewinnen. Warum hast du den RB10 besser im Griff als Vettel?

Ich denke, das hat zu einem grossen Teil mit der Aerodynamik zu tun. Der letztjährige Red Bull war auf diesem Gebiet das Mass aller Dinge. Der Abtrieb dieses Autos war genial. Seb geht natürlich von diesem Massstab aus. Und weil der Abtrieb mit dem neuen Aero-Reglement extrem beschnitten wurde, fühlt er sich im neuen Hybrid-Auto noch nicht sonderlich wohl. Für mich war das ganz anders. Gefühlt habe ich natürlich viel weniger Abtrieb verloren, weil der letztjährige Toro Rosso aerodynamisch gesehen natürlich nicht annähernd so gut war wie der RB10.

Du hast bereits drei Rennen gewonnen und bist im Kampf um den WM-Titel immer noch in Tuchfühlung mit den beiden Mercedes-Piloten. Gibt es eigentlich noch Schwächen, die du ausmerzen musst?

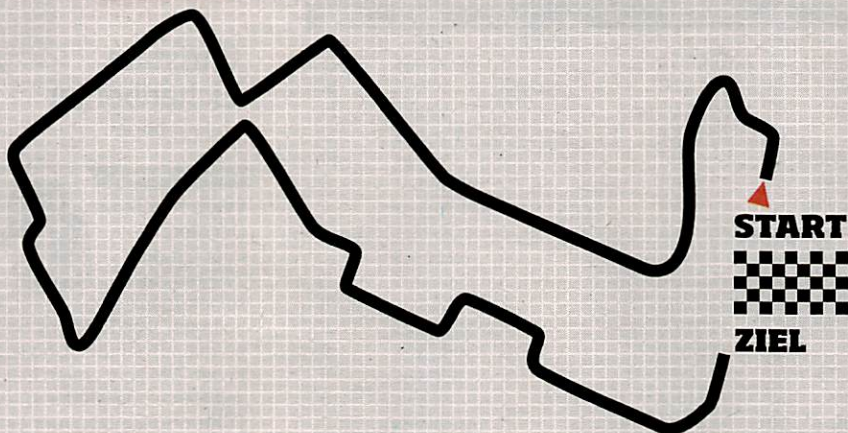
Die ganz grossen Schwächen gibt es vielleicht nicht. Aber ich muss natürlich in vielen kleinen Dingen noch an mir arbeiten. Bei den Überholmanövern gibt es beispielsweise schon noch einige Verbesserungsmöglichkeiten. Jetzt geht es darum, die Qualitäten des RB10 noch konsequenter auszunutzen.

Und wie kommst du mit den neuen V6-Turbo-Motoren mit Hybrid-Unterstützung generell klar?

Das war bei den ersten Rennen eine riesige Umstellung. Und ehrlich gesagt, stecke ich immer noch in einer Lernphase, die wohl noch bis zum Saisonende andauern wird. ♦

STRECKE

GP Singapur



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiss) und Hart-Gummimischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wochenende gibt es dreizehn Trockenreifensets: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediates, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur fünf Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim sechsten Tausch gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst. Bei Fahrerwechsel wird die Antriebseinheitenanzahl übernommen. In Singapur gab es zwei DRS-Zonen: auf Start/Ziel und zwischen den Kurven 5, 6 und 7.

TRAININGS

1. freies Training (Fr) min/Rdn.		2. freies Training (Fr) min/Rdn.		3. freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Alonso	1:49,056 (16)	1. Hamilton	1:47,490 (25)	1. Alonso	1:47,299 (12)	1. Massa	308,5
2. Hamilton	1:49,178 (23)	2. Alonso	1:47,623 (28)	2. Ricciardo	1:47,350 (15)	2. Bottas	306,3
3. Rosberg	1:49,205 (24)	3. Ricciardo	1:47,790 (28)	3. Rosberg	1:47,488 (15)	3. Rosberg	304,9
4. Vettel	1:49,874 (27)	4. Räikkönen	1:48,031 (29)	4. Vergne	1:47,693 (17)	4. Hamilton	303,7
5. Ricciardo	1:50,122 (21)	5. Vettel	1:48,041 (5)	5. Vettel	1:47,711 (17)	5. Kvyat	302,2
6. Vergne	1:50,539 (11)	6. Magnussen	1:48,358 (33)	6. Hamilton	1:47,738 (12)	6. Hülkenberg	301,5
7. Räikkönen	1:50,783 (19)	7. Button	1:48,435 (30)	7. Massa	1:47,909 (15)	7. Pérez	301,3
8. Button	1:50,922 (21)	8. Pérez	1:48,553 (30)	8. Bottas	1:48,205 (15)	8. Kobayashi	300,8
9. Kvyat	1:50,990 (26)	9. Hülkenberg	1:48,751 (31)	9. Räikkönen	1:48,226 (16)	9. Magnussen	300,7
10. Pérez	1:51,131 (23)	10. Kvyat	1:48,770 (31)	10. Gutiérrez	1:48,422 (20)	10. Vergne	300,0
11. Magnussen	1:51,217 (24)	11. Vergne	1:48,800 (33)	11. Hülkenberg	1:48,450 (11)	11. Alonso	299,7
12. Hülkenberg	1:51,604 (23)	12. Grosjean	1:49,062 (33)	12. Magnussen	1:48,577 (9)	12. Button	299,1
13. Massa	1:51,953 (20)	13. Rosberg	1:49,075 (30)	13. Button	1:48,599 (16)	13. Räikkönen	298,6
14. Maldonado	1:52,125 (25)	14. Maldonado	1:49,139 (13)	14. Kvyat	1:48,637 (18)	14. Vettel	297,9
15. Bottas	1:52,146 (19)	15. Sutil	1:49,170 (34)	15. Pérez	1:49,078 (15)	15. Gutiérrez	297,6
16. Gutiérrez	1:52,171 (15)	16. Gutiérrez	1:49,290 (37)	16. Sutil	1:49,115 (19)	16. Ericsson	296,7
17. Sutil	1:52,237 (22)	17. Massa	1:49,361 (29)	17. Grosjean	1:49,485 (17)	17. Grosjean	296,1
18. Grosjean	1:52,906 (26)	18. Bottas	1:49,971 (28)	18. Maldonado	1:50,149 (15)	18. Maldonado	295,8
19. Bianchi	1:54,113 (15)	19. Bianchi	1:50,612 (24)	19. Bianchi	1:50,376 (17)	19. Ricciardo	295,7
20. Ericsson	1:54,475 (26)	20. Chilton	1:51,558 (21)	20. Kobayashi	1:50,939 (17)	20. Sutil	295,5
21. Kobayashi	1:54,607 (21)	21. Kobayashi	1:52,075 (33)	21. Chilton	1:51,221 (16)	21. Bianchi	294,0
22. Chilton	1:55,170 (17)	22. Ericsson	1:52,936 (31)	22. Ericsson	1:51,598 (17)	22. Chilton	293,0

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Räikkönen	1:46,685	1. Rosberg	1:45,825	1. Hamilton	1:45,681	Vettel	6:8 Ricciardo
2. Alonso	1:46,889	2. Hamilton	1:46,287	2. Rosberg	1:45,688	Hamilton	6:8 Rosberg
3. Hamilton	1:46,921	3. Alonso	1:46,328	3. Ricciardo	1:45,854	Räikkönen	2:12 Alonso
4. Button	1:47,161	4. Räikkönen	1:46,359	4. Vettel	1:45,902	Maldonado	2:12 Grosjean
5. Bottas	1:47,196	5. Massa	1:46,472	5. Alonso	1:45,907	Button	6:8 Magnussen
6. Rosberg	1:47,244	6. Ricciardo	1:46,493	6. Massa	1:46,000	Hülkenberg	10:4 Pérez
7. Hülkenberg	1:47,370	7. Vettel	1:46,586	7. Räikkönen	1:46,170	Sutil	7:7 Gutiérrez
8. Vergne	1:47,407	8. Bottas	1:46,622	8. Bottas	1:46,187	Vergne	6:8 Kvyat
9. Vettel	1:47,476	9. Magnussen	1:46,700	9. Magnussen	1:46,205	Bottas	9:5 Massa
10. Ricciardo	1:47,488	10. Kvyat	1:46,926	10. Kvyat	1:47,362	Bianchi	11:3 Chilton
11. Massa	1:47,615	11. Button	1:46,943			Ericsson	2:11 Kobayashi
12. Kvyat	1:47,656	12. Vergne	1:46,989			Ericsson	0:1 Lotterer
13. Grosjean	1:47,862	13. Hülkenberg	1:47,308				
14. Gutiérrez	1:47,970	14. Gutiérrez	1:47,333				
15. Magnussen	1:47,976	15. Pérez	1:47,575				
16. Pérez	1:48,143	16. Grosjean	1:47,812				
17. Sutil	1:48,324						
18. Maldonado	1:49,063						
19. Bianchi	1:49,440						
20. Kobayashi	1:50,405						
21. Chilton	1:50,473						
22. Ericsson	1:52,287						

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Singapur



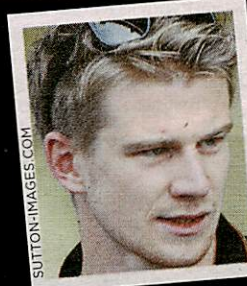
< Fernando Alonso (4.)
 «Das Safety Car hat uns auf dem falschen Fuss erwischt. Wir waren gerade dabei, Platz 2 abzusichern. Der Zeitpunkt war also ungünstig. Dennoch war die Pace heute sehr gut.»



Jean-Eric Vergne (6.) >
 «Dieser sechste Platz fühlt sich fantastisch an. Erst recht wegen der Fünf-Sekunden-Strafe. Ich musste in den letzten Runden extrem hart pushen, um genug Vorsprung herauszufahren.»



< Nico Hülkenberg (9.)
 «Ich musste nach dem Safety Car 30 Runden auf den weichen Reifen fahren. Ich hatte gegen Schluss keinen Grip mehr. Vielleicht wäre es besser gewesen, nochmals reinzukommen.»



Valtteri Bottas (11.) >
 «Meine Reifen waren am Ende, nachdem wir auf eine Zweistopp-Strategie gewechselt hatten. In der letzten Runde hatte ich deswegen einen üblen Verbremser und fiel auf Platz 11 zurück.»



< Jenson Button (out)
 «Ich hätte Valtteri (Bottas) locker gekriegt. Ich habe mich schon auf die letzten Runden gefreut. Aber plötzlich ging alles aus und ich musste das Auto abstellen. Sehr schade!»



Esteban Gutiérrez (out) >
 «Zurzeit ist es fast unmöglich, gute Ergebnisse einzufahren. Wir versuchen, 120 Prozent aus unseren Möglichkeiten herauszuholen. Aber im Moment kann ich nichts dagegen tun.»



Höhepunkte des Rennens

Vorstart: Die Probleme mit dem Lenkrad am Rosberg-Auto, die schon in der Box begonnen haben, sind auch in der Startaufstellung nicht zu lösen. Als das Feld in die Einführungsrunde aufbricht, bleibt der WM-Tabellenführer auf Startplatz 2 stehen und wird in die Boxengasse zurückgeschoben. Kobayashi fällt bereits in der Aufwärmrunde mangels Öl Druck aus.

Start: Hamilton geht von der Pole-Position in Führung. Alonso schießt durch die Auslaufzone der ersten Kurvenkombination an Vettel und Ricciardo vorbei auf Platz 2. Rosberg geht von der Box aus als 21. und Letzter ins Rennen.

1. Runde: Alonso lässt Vettel freiwillig vor auf P2 und entgeht so wohl einer Strafe für sein Abkürzermanöver nach dem Start.

14. Runde: Hamilton holt als letzter Spitzenfahrer zum ersten Mal frische Reifen (Supersoft für Supersoft) und liegt auch danach in Führung.

15. Runde: Rosberg (20.) muss bei seinem ersten Pneu-Stopp aufgeben. Trotz erneutem Lenkradwechsel lässt sich kein Gang mehr einlegen.

26. Runde: Vettel fällt nach seinem zweiten Stop (Supersoft auf Soft) auf P3 hinter Alonso, der eine Runde zuvor erneut von Supersoft- auf Supersoft-Pneus gewechselt hat.

27. Runde: Auch Hamilton nimmt bei zweiten Pneu-Service wieder supersofte Pirellis, verliert dabei die Führung an Ricciardo.

28. Runde: Ricciardo lässt die Reifen von Supersoft auf Soft tauschen. Reihenfolge: 1. Hamilton, 2. Alonso, 3. Vettel, 4. Ricciardo, 5. Button, 6. Massa.

30. Runde: Kollision von Sutil und Pérez. Kurz drauf überfährt Pérez seinen herunterhängenden Frontflügel. Wegen der grossen Menge Karbon-Scherben auf der Piste kommt das Safety Car raus.

32. Runde: Alonso holt sich neue Reifen: Supersoft runter, Soft rauf. Als Viertes reiht er sich im Bummelzug wieder ein.

38. Runde: Restart: Hamilton behauptet die Spitze vor Vettel und Ricciardo.

53. Runde: Hamilton holt die Soft-Pneus, die er noch fahren muss. Vettel führt.

54. Runde: Von P2 aus jagt Hamilton an Vettel vorbei zurück auf P1.

60. Runde: Hamilton siegt vor Vettel und Ricciardo. ♦

GP VON SINGAPUR/Singapur 2014 / Resultate

Singapur/SGP: 21. September 2014; 14. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 304,380 km über 60* Runden à 5,073 km; 21 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: klar/trocken

29°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W05 AMG Hybrid	60	2:00:04,795 h		3	ss-ss-ss-s	25
2. Sebastian Vettel (D)	Red-Bull-Renault RB10	60	+13,534		2	ss-ss-s	18
3. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	60	+14,273		2	ss-ss-s	15
4. Fernando Alonso (E)	Ferrari F14 T	60	+15,389		3	ss-ss-ss-s	12
5. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW36	60	+42,161		2	ss-ss-s	10
6. Jean-Eric Vergne (F)**	Toro-Rosso-Renault STR9	60	+56,801		3	ss-ss-ss-s	8
7. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM07	60	+59,038		4	ss-s-ss-s-ss	6
8. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	60	+1:00,641		3	ss-ss-ss-s	4
9. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM07	60	+1:01,661		3	ss-ss-ss-s	2
10. Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Mercedes MP4-29	60	+1:02,230		3	ss-s-ss-ss	1
11. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	60	+1:05,065		2	ss-ss-s	0
12. Pastor Maldonado (YV)	Lotus Renault E22	60	+1:06,915		4	ss-ss-ss-ss	0
13. Romain Grosjean (F)	Lotus Renault E22	60	+1:08,029		3	ss-ss-ss-s	0
14. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Renault STR9	60	+1:12,008		3	ss-s-ss-s	0
15. Marcus Ericsson (S)	Caterham-Renault CT05	60	+1:34,188		2	ss-ss-s	0
16. Jules Bianchi (F)	Marussia-Ferrari MR03	60	+1:34,543		3	ss-ss-s-ss	0
17. Max Chilton (GB)	Marussia-Ferrari MR03	59	+1 Rd.		3	ss-ss-s-ss	0

*Der auf 61 Runden angesetzte GP wurde nach der Maximalfahrzeit von 2 Stunden abgewinkt; **plus 5 Strafsekunden wegen Abkürzens der Piste; ***plus 5 Strafsekunden wegen Abkürzens der Piste.

Nicht klassiert:

Jenson Button (GB)	McLaren-Mercedes MP4-29	52		Elektronik	2	ss-s-s	-
Adrian Sutil (D)***	Sauber-Ferrari C33	40		Wasserleck	3	ss-ss-s-ss	-
Esteban Gutiérrez (MEX)	Sauber-Ferrari C33	17		Elektronik	1	ss-s	-
Nico Rosberg (D)	Mercedes W05 AMG Hybrid	13		Elektronik	0	ss	-
Kamui Kobayashi (J)	Caterham-Renault CT05	0		Elektronik	0	ss	-

Durchschnittstempo des Siegers: 151,780 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 39. Runde, in 1:50,417 min (=165,137 km/h)
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

Erklärung und Markierung der Reifenmischungen: ss=Supersoft (rot); s=Soft (gelb); m=Medium (weiss); h=Hard (orange); i=Intermediate; r=Regen (blau). Alle Teams fahren Reifen der Marke Pirelli. Pro GP stehen Trockenreifen in zwei verschiedenen Härtegraden zur Verfügung. Beide müssen im Rennen eingesetzt werden. In der F1-Fachsprache wird die jeweils weichere Gummimischung «Option», die härtere «Prime» genannt.



Elegant: Kobayashi (Caterham) rettet sich mit einem Hechtsprung

Top speed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Massa	306,2	1. Hamilton	1:50,417
2. Hülkenberg	303,8	2. Magnussen	1:51,639
3. Magnussen	302,9	3. Kvyat	1:51,761
4. Vergne	302,1	4. Vergne	1:51,937
5. Hamilton	301,9	5. Pérez	1:52,007
6. Pérez	300,8	6. Alonso	1:52,115
7. Bottas	299,0	7. Bottas	1:52,515
8. Ricciardo	296,6	8. Vettel	1:52,519
9. Button	295,4	9. Ricciardo	1:52,569
10. Kvyat	295,0	10. Hülkenberg	1:52,762
11. Räikkönen	294,7	11. Räikkönen	1:52,872
12. Grosjean	292,5	12. Maldonado	1:53,213
13. Alonso	291,2	13. Massa	1:53,283
14. Maldonado	289,9	14. Bianchi	1:53,538
15. Ericsson	289,2	15. Grosjean	1:53,543
16. Vettel	287,2	16. Button	1:53,707
17. Sutil	283,0	17. Chilton	1:53,807
18. Bianchi	283,0	18. Sutil	1:53,948
19. Gutiérrez	278,9	19. Ericsson	1:55,416
20. Chilton	276,2	20. Gutiérrez	1:55,684
21. Rosberg	271,6	21. Rosberg	1:56,769
22. Kobayashi	kein Wert	22. Kobayashi	ohne Zeit



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	848
2. Button	842
3. Magnussen	833
Bottas	833
5. Alonso	830
6. Räikkönen	799
7. Hülkenberg	797
8. Rosberg	784
9. Hamilton	770
10. Chilton	717
11. Bianchi	713
12. Vergne	694
13. Vettel	692
14. Kvyat	691
15. Grosjean	686
16. Massa	675
17. Pérez	669
18. Gutiérrez	660
19. Sutil	642
20. Ericsson	620
21. Maldonado	600
22. Kobayashi	557
23. Lotterer	1

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. McLaren-Mercedes	1675
2. Scuderia Ferrari	1629
3. Mercedes AMG Petronas F1	1554
4. Red Bull Racing	1540
5. Williams Martini Racing	1508
6. Sahara Force India F1 Team	1466
7. Marussia F1 Team	1430
8. Scuderia Toro Rosso	1385
9. Sauber F1 Team	1302
10. Lotus F1 Team	1286
11. Caterham F1 Team	1178
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	855/1710

Experten-Urteil



Christian Eichenberger

Chef vom Dienst

Fahrer des Rennens



Lewis Hamilton

Der Mercedes-Pilot hat den zweiten Nuller seines Teamkollegen Nico Rosberg eiskalt ausgenutzt. Und liegt in der WM zum ersten Mal seit Barcelona wieder in Führung. Hamilton fuhr ein fehlerfreies Rennen und hatte zu jeder Zeit alle(s) im Griff. Auch nach der Safety-Car-Phase. Hamiltons Vorsprung auf Vettel war zwar zu klein, um wieder vor dem Deutschen auf die Strecke zu kommen. Doch lange brauchte er nicht, um Vettel auf frischen Reifen P1 wieder abzuholen.

Heimlicher Gewinner

Sebastian Vettel



Vor einem Jahr fuhr Vettel von Sieg zu Sieg. In dieser Saison tut er sich sehr viel schwerer. In Singapur stand er erst zum dritten Mal in dieser Saison auf dem Podium. P2 war sein bisher bestes Ergebnis (nach zwei dritten Plätzen in Sepang und Montreal). Was Vettel besonders gutgetan hat: Er hat seinen Stallgefährten Daniel Ricciardo bezwungen. Dennoch sollte man diesen zweiten Rang nicht überbewerten. Vettel war gegen Hamilton chancenlos. Zu jeder Zeit. Ohne das Safety Car hätte er den neuen WM-Leader erst am Ende des Rennens im Parc fermé getroffen.

Heimlicher Verlierer

Adrian Sutil



Wer hätte das vor der Saison gedacht? Adrian Sutil steht nach 14 Rennen (wie sein Teamkollege Esteban Gutiérrez) ohne Punkte da. Das Drama bei Sauber geht weiter. Und Singapur war wohl eine der letzten (guten) Chancen, endlich vom zehnten Platz wegzukommen. Stattdessen gab es wieder einen Nuller. Dumm auch das Manöver von Sutil gegen Bianchi, als er ihn neben der Strecke überholte und sich nicht zurückfallen liess. ♦

NACHRICHTEN

Carpenter/Fisher:
Chevy statt Honda

IndyCar Die beiden fusionierenden Rennställe von Ed Carpenter und Sarah Fisher werden 2015 mit Chevrolet-Power ausrücken. Carpenter hat schon in der Vergangenheit auf Chevy-Motoren gesetzt, während Fisher einen Vertrag mit Honda hatte.

Mikhail Aleshin aus
Spital entlassen

IndyCar Der im Training in Fontana schwer verunfallte Russe Mikhail Aleshin ist aus dem Krankenhaus entlassen worden. Aleshin sagt: «Es geht mir jeden Tag besser. Ich bin froh, dass ich wieder daheim in Indianapolis bin.» Der Schmidt-Pilot hatte sich beim Unfall eine Gehirnerschütterung zugezogen. Ausserdem brach er sich das Schlüsselbein und drei Rippen.

Kommen nach DRS
auch 18-Zoll-Räder?

GP2 Wie erwartet (und von MSA angekündigt) wird die GP2 2015 DRS einsetzen. Das System sei identisch mit dem aus der Formel 1, sagt Serienorganisator Bruno Michel. Auch die Verwendung wird dieselbe sein. «Wir werden die gleichen DRS-Zonen brauchen wie die Formel 1.» Die ersten Tests mit DRS finden im Oktober statt. Die Teams erhalten den DRS-Kit im Januar. Noch offen ist, ob die GP2 2015 (als Vorreiter der Formel 1) auf 18-Zoll-Räder wechselt. Es wäre nicht das erste Mal, dass die Nachwuchsklasse als fahrendes Labor für die Formel 1 hinhalten müsste. Schon vor 2009 probte die Formel 1 mit Slicks bei den Junioren, ehe man selber wieder zu profillosen Reifen zurückkehrte.

Lotterer dank Sieg
zurück im Titelkampf

Super Formula André Lotterer hat in Autopolis den fünften Lauf zur Super Formula gewonnen. Damit hat der Duisburger trotz seiner Abwesenheit beim vierten Lauf in Motegi (am selben Wochenende gab er sein GP-Debüt in Spa) den Anschluss zur Spitze wieder hergestellt. Vor den letzten beiden Läufen (in Sugo und Suzuka) liegt der Tom's-Pilot nur zweieinhalb Punkte hinter Gesamtleader João Paulo Lima de Oliveira, der in Autopolis Dritter wurde – hinter Yuji Kunimoto. ♦ CE

Formel E

Viel Lob, kaum Kritik



Gelungener Auftakt: Die Premiere der Formel E bot unterhaltsamen Motorsport

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Das erste Rennen der Formel E in Peking hat einen sehr positiven Eindruck hinterlassen. Dennoch gibt es ein paar Punkte, die noch verbessert werden können.

Es spricht für die Organisation der Formel E. Nach der Premiere in China wurden alle Fahrer per E-Mail aufgefordert, eine Liste mit Pro und Contra zu erstellen. Was war gut? Was war schlecht? Und wo muss man, falls nötig, den Hebel ansetzen?

In den meisten Fällen stand auf diesen Listen nur Positives. Auch Daniel Abt, der für Audi Sport Abt startet, sagt ganz offen: «Ich war äusserst positiv überrascht. Ich hatte mit einigen Problemen gerechnet. Aber es war eine gut organisierte Veranstaltung, die Spass und Lust auf mehr gemacht hat.» Auch Nick Heidfeld, der zweite Deutsche in der Formel E, hat an den Abläufen nichts auszusetzen. «Es war ein wirklich gelungenes Wochenende», so der ehemalige Sauber-Pilot.

Auch der Zuspruch der Fans war gross. 75000 Zuschauer vor Ort und 40 Millionen an den Bildschirmen weltweit lassen sich sehen. Und auch wenn der Reiz des Neuen beim zweiten Event in Malaysia (22. November) etwas abgeklungen sein wird – viele, die den Auftakt verpasst haben, werden beim

zweiten Rennen dabei sein wollen. Probleme mit Überschneidungen wird es nicht geben. Auch da hat die Formel E vorgesorgt. Das zweite Rennen wird am Samstag um 9 Uhr MEZ live ausgestrahlt. Um 11 Uhr be-

«Plötzlich hiess es, es gäbe keine Ersatzteile mehr.»

JARNO TRULLI

ginnt in Abu Dhabi die Übertragung zum dritten FI-Training.

Mangel an Ersatzteilen

Anlass zur Kritik haben in Peking nur zwei Sachen gegeben: Erstens: ein zu kleines Ersatzteillager.

Zweitens: unverhältnismässige Strafen bei zu hohem Energieverbrauch.

Punkt 1 muss sich die Organisation ankreiden lassen. Man hat sich nach den reibungslosen Probefahrten in Donington wohl etwas zu sehr auf der sicheren Seite gefühlt. In Peking, auf einem Strassenkurs unter Rennbedingungen, war das anders. Kontakte mit den Mauern waren unvermeidlich. Und offenbar verträgt der Spark-Reault SRT_01E nicht ganz so

viel wie erwartet. Auf jeden Fall wurden bei den seitlichen Berührungen immer wieder die Getriebe in Mitleidschaft gezogen. Zwölf Stück sollen insgesamt gewechselt worden sein. Allein das Team von Jarno Trulli brauchte drei neue. «Irgendwann hat es geheissen, es gäbe keine Ersatzteile mehr», meinte Trulli. «Das war natürlich ein Alptraum für uns.»

Zeitstrafen, die keiner braucht

Während die Probleme mit der Ersatzteilversorgung bis zum nächsten Rennen gelöst (oder zumindest verbessert) werden können, liegt die Schuld bei Punkt 2 nicht bei der Formel E. Die hat nämlich bei den Tests in Donington vorgesorgt und das Problem eines zu hohen Energieverbrauchs mit einem cleveren

«Bei Tests hat das mit der Abriegelung gut funktioniert.»

DANIEL ABT

Schachzug umgangen. Wer mehr als die erlaubten 28 kWh (pro Auto) braucht, wird unmittelbar nach Überschreiten dieses Limits mit weniger Leistung

eingebremst. «Das hat bei den Tests mit einer Abriegelung gut funktioniert», sagt Abt.

Das sahen die Regelhüter der Formel E offenbar anders. Sie sprachen in Peking lieber Strafen aus. Abt war einer der Betroffenen. Weil an seinem Auto weder das Kalkulationssystem noch der Funk funktionierte, tappte er im zweiten Stint im Dunkeln. Und verbrauchte 28,2 kWh statt den erlaubten 28 kWh. Einen grossen Vorteil hat er sich dadurch nicht erschaffen. Auch andere Fahrer fanden: Die Strafe von einer Minute steht in keinem Verhältnis zur gewonnenen Zeit auf der Strecke.

Ob die Formel E in absehbarer Zeit zur Donington-Methode mit verminderter Leistung bei mehr Energieverbrauch zurückkehrt, ist offen. Fast alle Fahrer haben in ihren E-Mails genau diese Forderung gestellt. Doch die Entscheidung liegt bei der FIA. Spielt diese mit, würde das den Ausgang der Rennen (noch) spannender und für den Fan auf der Tribüne nachvollziehbarer machen. Denn eines wurde auch in Peking schnell klar: Der Fahrer, der als Dritter über die Ziellinie fährt, gehört auf das Podium. Vielleicht hätte Abt diesen dritten Platz auch mit weniger Leistung verteidigen können. Die Zuschauer hätten auf jeden Fall einen spannenden Zweikampf mehr auf (und nicht neben) der Strecke erlebt. ♦

IndyCar

Der nächste Kolumbianer

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die USA war 2014 nummerisch gesehen in der Überzahl. 2015 wird das nicht mehr so sein. Gleich fünf Kolumbianer sollen im nächsten Jahr bei den IndyCars an den Start gehen.

Die IndyCar-Serie wird zum Auffangbecken für kolumbianische Rennfahrer. Fast ein Viertel des Feldes wird 2015 aus dem 47-Millionen-Einwohner-Staat aus dem Nordwesten Südamerikas kommen. Speerspitze des feurigen Quintetts ist ganz klar Juan-Pablo Montoya (39). Doch nicht nur der ehemalige GP- und NASCAR-Pilot ist ein Sieganwärter. Auch Carlos Huertas (Gewinner des Grand Prix of Houston 2014) sowie «Rookie of the Year» Carlos Muñoz sind ernstzunehmende Gegner. Das gilt auch für Sebastian Saavedra, den vierten Kolumbianer im Bunde, der nächstes Jahr eine zweite Saison bei KV bestreiten wird und damit weiter in einem konkurrenzfähigen Auto sitzt.



Will 2015 bei den Grossen fahren: Lights-Meister Gabby Chaves

Ergänzt werden soll das Quartett durch den frischgebackenen Indy-Lights-Meister Gabby Chaves. Der 21-Jährige wollte wie Huertas und Muñoz in Europa Karriere machen. Doch wie seine Landsleute schaffte auch er den Durchbruch nicht. Nach einem Jahr in der GP3 (2011) wurde er in die FIA Young Driver Academy aufgenommen. «Dort habe ich vieles dazugelernt», so der Sieger des diesjährigen Lights-Indy-500.

Doch warum sind plötzlich so viele Kolumbianer bei den

IndyCars? Montoya will nicht an Zufall glauben. Die Nähe zu den USA spiele eine Rolle, sagt der Routinier. Ausserdem sei für junge Kolumbianer der Kulturschock in den USA geringer als in Europa. Wer IndyCar fährt, kann es sich sogar leisten, ab und zu nach Hause zu jetten. «Diese Strapazen nimmst du nicht auf dich, wenn Europa dein Zuhause ist», sagt Muñoz.

Doch es ist nicht nur die geografische Nähe, die den Ausschlag macht. Die IndyCar-Serie hat immer schon Südame-

rikaner angelockt. «Es gab Zeiten, da führen fünf, sechs Brasilianer mit», sagt Huertas. «Heute sind es halt Kolumbianer.»

Eine Million Dollar Preisgeld

Ein wichtiger Faktor sind auch die Sponsoren. Der US-Markt sei für kolumbianische Unternehmen interessanter als der in Europa, weiss Muñoz. «Ausserdem ist der Weg nach oben in den USA klarer strukturiert», so Chaves. Und er muss es wissen: Für ihn war der Wechsel von der GP3 in die Pro Mazda (3. Liga) ein Abstieg. «Aber ich wusste: Wenn ich gute Ergebnisse erziele, kann ich es in die Indy Lights schaffen.» Und dort winkt dem Sieger eine an die IndyCar-Serie gebundene Prämie von einer Million Dollar. «Das reicht nicht für eine volle Saison», weiss Chaves, «aber es ist mehr als ein Anfang.»

Eine Gefahr, dass der kolumbianische Kuchen durch fünf Fahrer aufgeteilt werden muss, sieht Muñoz nicht. «Kolumbien ist ein rennverrücktes Land. Da gibt es genug Unternehmen, die uns alle unterstützen.» ♦

Renault 2.0 NEC

Meisterjubiläum im Nebel

16 Punkte Vorsprung hatte der Brit Ben Barnicoat vor dem letzten und entscheidenden Rennen auf dem Nürburgring. Leicht war die Aufgabe für ihn aber nicht. Nur SP 15 bedeutete, dass er einige Positionen gutmachen musste. Denn sein letzter verbliebener Rivale um den Titel, der Genfer Louis Delétraz, stand auf SP4.

Doch alles Rechnen war am Ende überflüssig. Dichter Nebel verhinderte die Freigabe des Finalrennens am Sonntagmorgen. Und so wurde Barnicoat kampfflos Meister. «Ein fantastisches Jahr», jubelte der Fortec-Pilot, der 2013 noch im Kart sass. «Die vielen Podiumsplätze haben Konstanz in meine Saison gebracht. Mit dem Sieg in Most hatten wir uns fürs Finale in eine super Position gebracht.»

Delétraz und seinem Team Josef Kaufmann Racing blieb ein kleiner Trost: der Sieg in der Teamwertung. Die Rennsieg am Nürburgring gingen an Andrea Pizzitola (F) und Gustav Malja (S). ♦ CE



Barnicoat: Kampfflos Meister

Formel-3-Cup Sachsenring

Im Stile eines Champions

Markus Pommer wusste schon vor dem Wochenende auf dem Sachsenring, dass seine Chancen auf einen vorzeitigen Titelgewinn im Formel-3-Cup im Bereich des Möglichen lagen. Nervös wurde er deshalb nicht. Im Gegenteil. Der Lotus-Pilot absolvierte seine Aufgabe souverän und gewann das erste Rennen im strömenden Regen im Stile eines Champions – und als solcher durfte er sich danach auch feiern lassen. «Es war etwas komisch, denn der Lauf wurde mit einer roten Flagge kurz vor Schluss abgebrochen. Plötzlich war ich also Champion», strahlte der 23-Jährige aus Neckarsulm, der als Favorit in die Saison gestartet war und diese auch von Beginn an dominierte. Nur zweimal hiess der Sieger eines der Hauptrennen nicht Markus Pommer und nur einmal verpasste er die Bestzeit im Qualifying.

Ebenfalls jubeln durften in Sachsen das Duo von Van Amersfoort Racing: Weiron Tan durfte erstmals – und dann gleich in allen drei Rennen – ein Formel-3-Podest besteigen. Sam MacLeod gewann das Reversed-Grid-Rennen und wurde im dritten Lauf nach einem verpatzten Start noch Zweiter. ♦ AL



Weiron Tan: Dreimal Top 3



Verdienter Jubel: Pommer wurde seiner Favoritenrolle gerecht

NACHGEHAKT BEI Markus Pommer

(23/D) Der frischgebackene Formel-3-Cup-Meister über eine nahezu perfekte Saison, den einzigen Tiefschlag in Hockenheim und seine Pläne für den weiteren Karriereverlauf.

Von ANNETTE LAQUA

Wie fühlst du dich nach deinem ersten Titelgewinn im Automobilrennsport? Klasse!

Ich wusste vor Beginn der Saison, dass der Titel realistisch sein würde, aber mir war auch klar, dass meine Teamkollegen schnell sein werden. Dass es für mich letztendlich so glatt laufen würde, damit hatte ich nicht gerechnet.

Was war das Highlight? Das Wochenende auf dem Lausitzring im Rahmen der DTM. Da war ich Erster im freien Training, im Quali und in beiden Rennen. Ausserdem sind mir beide schnellste Rennrunden gelungen. Mehr geht beim besten Willen nicht.

Gab es auch Tiefpunkte? Wenn überhaupt, dann der Unfall mit meinem Teamkollegen Nabil Jeffri in Hockenheim, bei dem wir beide ausgeschieden sind. Er hatte sich verbremst und mich dabei aus dem Rennen gekegelt. Danach hat er sich aber entschuldigt und damit war der Fall für mich erledigt.

Wie geht es mit deiner Karriere nun weiter? Im November fahre ich mit Motopark beim Formel-3-GP in Macau. Was danach kommt, weiss ich noch nicht.



Formel Masters

Däne Jensen holt den Titel

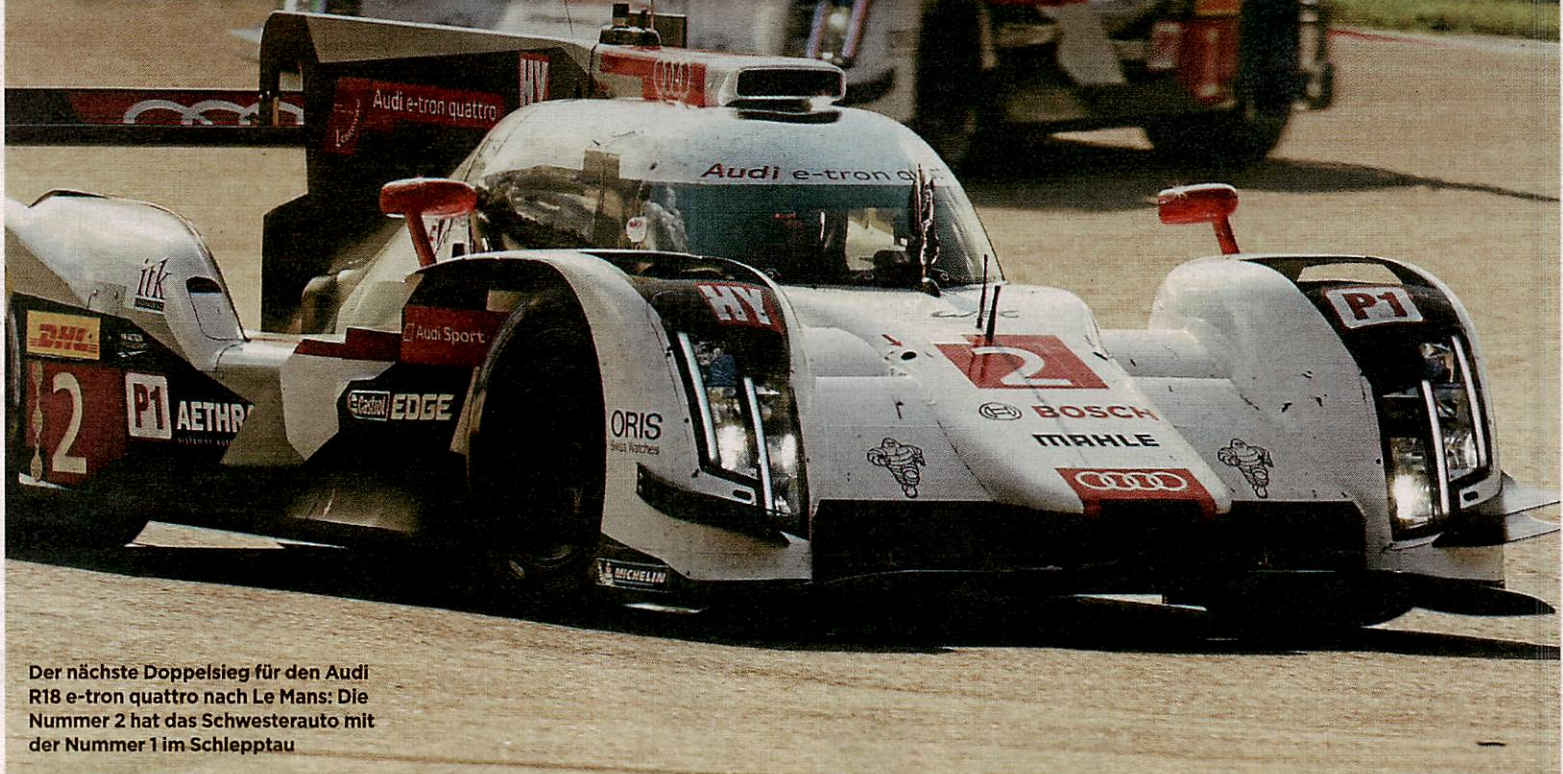
Der Däne Mikkel Jensen sicherte sich am Sachsenring vorzeitig den Titel des ADAC Formel Masters. Beim zweitletzten Rennwochenende der Saison eroberte er die Positionen 1, 1 und 4. «Ein Traum ist Realität geworden», jubelte der 19-Jährige, der im Winter von Lotus zu Neuhauser wechselte.

Für die österreichische Mannschaft ist es der erste Titelgewinn im Masters, nachdem sie 2012 mit Gustav Malja noch knapp gegen Marvin Kirchhöfer unterlegen waren. «Dieser Titel hatte sich abgezeichnet, aber wenn es passiert, dann ist es trotzdem ein tolles Gefühl», strahlte Teamchef Hannes Neuhauser.

Auch in der Teamwertung hat das Neuhauser-Duo Mikkel Jensen/Tim Zimmermann beste Chancen, sich beim Finale den Titel zu angeln. Einzige Mücke kann den Erfolg verhindern. Die Berliner bejubelten im dritten Rennen in Sachsen dank Maxi Günther und Marvin Dienst einen Doppelsieg. ♦ AL

Austin

Mit Köpfchen dem Chaos entkommen



Der nächste Doppelsieg für den Audi R18 e-tron quattro nach Le Mans: Die Nummer 2 hat das Schwesterauto mit der Nummer 1 im Schlepptau

Von GUSTAV BÜSING

Zum Start in die zweite Saisonhälfte der Langstrecken-WM (WEC) gab es im texanischen Austin ein spannendes Rennen mit Dramen, Krimis, Chaos und einem Feuerwerk. Am Ende triumphierte das gleiche Audi-Trio wie in Le Mans.

Den kühnsten Kopf bei über 30 Grad, tropischer Luftfeuchtigkeit und dem einen oder anderen Regenschauer bewahrte Audi. Drei freie Trainings – und die Konkurrenz sprach in einer Mischung von Hochachtung und mulmigem Gefühl von der Leistung der beiden R18 e-tron quattro. Die Frage aller Fragen: Wer von den drei Hauptmattadoren Audi, Porsche und Toyota hat nach der langen Sommerpause die Nase vorn?

Dann das zunächst Unerklärliche: Der in der WM führende Toyota mit der Startnummer 8 dominierte das Qualifying-Resultat. Porsche belegte die Plätze 2 und 3, Audi auf den Plätzen

4 und 5 fehlte mehr als eine Sekunde. Noch interessanter: Erstmals verhedderten sich Audi und Porsche in den Tücken des komplexen Effizienz-Reglements. Die Konsequenz: jeweils gestrichene schnellste Runden wegen Überschreitungen des Treibstoffverbrauchs (Audi) respektive der Gesamtenergiemenge (Porsche).

Im Falle Audi war es eine Art skurriler Krimi. Eines der US-Teams aus den anderen Rennserien hatte versehentlich neben dem eigenen auch den «Lap-Trigger» von Audi abgeschaltet – ein elektronisches Gerät an der Boxenmauer, das dem Auto bei jeder Durchfahrt signalisiert, dass eine neue Runde beginnt. Ohne dieses Signal ist das gesamte elektronische System im Fahrzeug gestört. Die Fahrer kämpften nicht nur mit stumpfen Waffen, sondern mussten den höchstzulässigen Verbrauchswert pro Runde zu dem ohne Hilfe der entsprechenden Systeme einhalten.

Völlig anders lag die Sache bei Porsche. Neel Jani, mit einer

Zeit von 1,48,831 der schnellste Mann des gesamten Wochenendes, überschritt die höchstzulässige Energiemenge von 3,76 Megajoule pro Runde um gerade einmal 20 Kilojoule. Alex Hitzinger, der Technische Direktor, gestand den Fehler ein und gab zu, dass die selbst gesetzte Sicherheitsmarge zu klein und der Einfluss der Hitze auf die Messgenauigkeit zu gross war: «Die Streichung der Rundenzeit geht in Ordnung.»

Regen stellt alles auf den Kopf

Das Thermometer zeigte 32,4 Grad Luft- und 39,4 Grad Asphalttemperatur, als das Rennen um 17 Uhr Ortszeit bei wolkigem Himmel gestartet wurde. Eine runde Dreiviertelstunde später hätte niemand mehr gegen einen überlegenen Toyota-Sieg gewettet. Der aerodynamisch noch einmal leicht überarbeitete TS040 Hybrid von Sébastien Buemi entschwand schlicht allen Konkurrenten.

Audi mit André Lotterer und Loïc Duval agierte stark und setzte ohne Reifenwechsel

beim ersten Stopp ein deutliches Kampfsignal. Die Porsche 919 Hybrid mit Romain Dumas und Mark Webber haderten mit Untersteuern und konnten das Tempo nicht mitgehen.

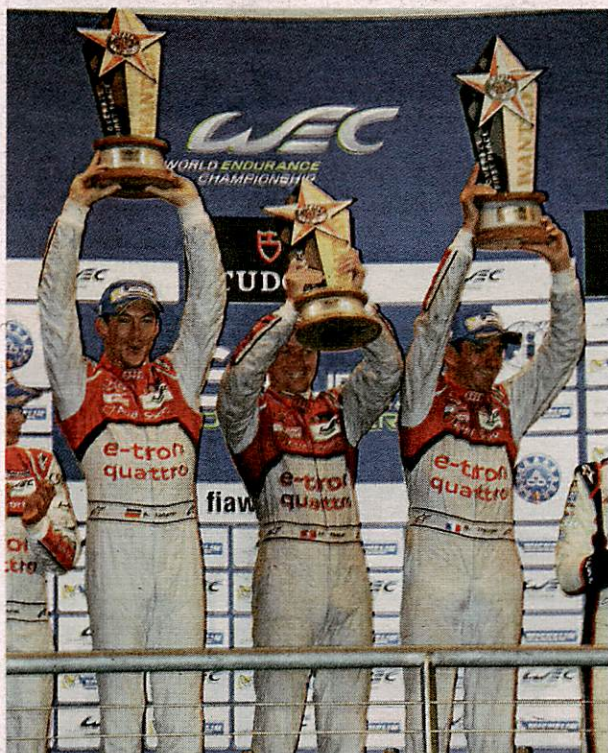
Regentropfen ab etwa Runde 45, aus denen ein veritabler Wolkenbruch wurde, läuteten das Verhängnis für Toyota ein. Audi, dank Spotter auf dem höchsten Turm im Infield stets im Bilde, wechselte auf Regenreifen, Porsche folgte an die Box, griff aber mit den profilloosen Intermediates daneben, Toyota überlebte auf Slicks auf wundersame Weise. Überall kreiselten Autos, strandeten in Kiesbetten oder erlebten wie Timo Bernhard das entsetzliche Gefühl, nur noch als Passagier der Katastrophe knapp zu entgehen. Die Prototypen schwammen – egal mit welchen Reifen – einfach nur noch auf.

Fahrer und Beobachter einte der Gedanke: Wo bleibt das Safety Car? Und als die rote Flagge in Runde 50 endlich rauskam, war das Chaos komplett. Zwischen Renndirektor Eduar-

do Freitas und vielen Fahrern besteht vor dem nächsten Auftritt in Fuji erhöhter Gesprächsbedarf. Gerüchte wollten von einem Zusammenbruch der Kommunikation zwischen Rennleitung und Safety Car durch das Unwetter wissen, Bestätigungen dafür fehlen aber.

Zum Glück wurde niemand verletzt und hielten sich die Sachschäden in Grenzen. Aber der Rennverlauf war auf den Kopf gestellt. Audi (auf Regenreifen) führte mit beiden Autos und Rundenvorsprung, Porsche (auf Intermediates) hatte trotz der Abflüge noch beide Autos intakt, Toyota überstand zwar das Chaos, doch statt auf Sieg zu fahren, blieb nur noch Schadensbegrenzung. Platz 3 für die Nummer 8 löste bei Fahrern und Teamverantwortlichen mehr Enttäuschung als Freude aus. WM-Führung bei den Herstellern weg, Vorsprung in der Fahrerwertung geschrumpft, und das mit dem besten Auto im Feld – das tut weh.

Porsche hätte vor allem dank Neel Jani und cleverer Reifen-



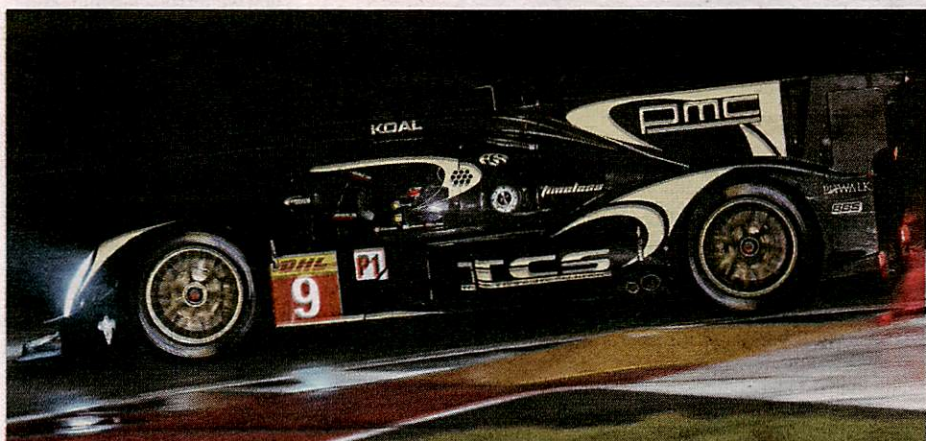
Schon wieder Siegerjubiläum (v.l.): Lotterer/Fässler/Tréluyer



Porsche: Gut unterwegs und geführt – aber Podium verpasst



Das eigentlich dominierende Auto: Toyotas Nummer 8 nur auf P3



Alles in allem eine gute Premiere: Der CLM P1/01 sah beim Renndebüt direkt die Zielflagge



Schwere Frage: Welche Reifen?

wahl gewinnen, zumindest aber aufs Podium fahren können. Doch wie in Le Mans überwog am Ende der Frustration: Verlust von Motorleistung und ein unbeabsichtigter Flug über einen der hohen Randsteine liess nur Rang 4 für die Nummer 14, einen vor den Teamkollegen.

Lotus: Zielankunft beim Debüt

Audi dagegen reagierte – anders als in Silverstone – in jeder Minute richtig und souverän, keiner der sechs Fahrer leistete sich einen Fehler. Das ist der Stoff, aus dem die Meister sind. In der Herstellerwertung ist Audi vorn, das verschorenere Trio Lotterer/Tréluyer/Fässler hat einen grossen Schritt zu einem weiteren Titel gemacht.

Ein grosser Schritt gelang auch einem Team, dem eigentlich kaum jemand etwas zutraute. Das erste Rennwochenende für Lotus mit dem nun als CLM P1/01-AER bezeichneten Auto endete mit einem Besuch auf der zweiten Stufe des Podiums für die LMP1-L, also ohne Hybrid-System. Auch darauf hätte

wohl niemand gewettet, als ein Getriebeproblem die Fahrer Christophe Bouchut, James Rossiter und Lucas Auer die Quali-Teilnahme verwehrte.

Das versprochene Ersatzgetriebe von Hewland war nicht fertig, stattdessen lieferten die Briten wenigstens die benötigten Daten für das unbedingt erforderliche Ersatzteil. Nach viel Irrungen und Wirrungen konnte dieses über Nacht auf den CNC-Maschinen eines Betriebs in Austin gefertigt und zwei Stunden vor dem Start eingebaut werden. Der Aufwand lohnte, denn das Auto lief weitgehend zuverlässig und absolvierte total 140 Runden.

Noch fehlt es gegenüber dem in der Klasse siegreichen Rebellion von Nick Heidfeld, Nicolas Prost und Mathias Beche an Performance, aber Potenzial ist erkennbar. In Fuji wird übrigens Pierre Kaffer für Lotus ins Lenkrad greifen. Der zweite Rebellion von Kraihamer/Belicchi/Leimer kam nach einem Ausritt des jungen Schweizer wieder nicht ins Ziel. ♦

NACHGEHAKT BEI Marcel Fässler

(38/CH) Der dreifache Le-Mans-Sieger über den Erfolg in Austin und Perspektiven in der Meisterschaft.

Von GUSTAV BÜSING

? Hand aufs Herz: Hättest du nach einer Rennstunde angesichts der Toyota-Gala an einen Sieg für euch geglaubt? Ganz ehrlich, nein. Aber in diesem Sport ist es extrem wichtig, fehlerfrei zu bleiben, und das haben wir heute geschafft. Nicht nur wir Fahrer, sondern das gesamte Team. Deshalb denke ich, dass über den Ausgang dieses Rennens die Teamarbeit entschieden hat.

? Stimmst du in den Punkten zu, dass die rote Flagge ebenso wie der Restart des Rennens zu spät kamen? Ganz generell gesagt: Wenn so viel Wasser steht, dass unsere Autos aufschwimmen,

dann wird es einfach richtig gefährlich. Die vielen Runden hinter dem Safety Car beim Restart wären nicht nötig gewesen. Benoît Tréluyer, der in unserem Auto sass, hat im Funk immer gefragt: Warum fahren wir nicht? Es hätte gleich wieder losgehen können.

? Euer Sieg in Austin bedeutet möglicherweise einen guten Schritt Richtung WM-Titel... Wir dürfen jetzt nicht abheben. Wir haben den Speed von Toyota gesehen, da werden die kommenden Rennen ganz bestimmt kein Spaziergang für uns. Wir hatten heute ein sehr gutes Auto mit einer guten Aero, aber wir müssen weiter hart arbeiten.



LMP2 Austin

KCMG mit Siegdebüt

Das KCMG-Team aus Hong Kong hat die schwierigen Bedingungen in Austin am besten gemeistert und hat den ersten Sieg in der Langstrecken-WM gefeiert.

Erneut versammelten sich nur fünf Autos in der kleineren Prototypen-Klasse. Der Spannung tat das aber kaum einen Abbruch. Im Gegenteil: Die hohe Leistungsdichte sorgte sogar dafür, dass jedes der fünf Teams Führungskilometer sammelte.

Im Qualifying gab es zunächst keine Überraschung: Roman Rusinov und Olivier Pla holten sich – mit G-Drive Racing erstmals in einem Ligier JS P2 im Einsatz – ihre dritte Pole-Position der Saison. Aber schon am Start schob sich der weissblaue Morgan am schwarz-orangefarbenen LMP2-Boliden vorbei an die Spitze.

Für Aufsehen sorgten erneut die SMP-Orecas, die auch das Rennen der späteren Sieger beeinflussten. So drehte sich KCMG-Pilot Tsugio Matsuda im Zweikampf um die Führung mit SMP-Fahrer Maurizio Mediani kurz mal raus. Das Schwesterauto fiel nach einer Kollision vorzeitig aus.

Polesitter mit Kollision

Im Rennverlauf kämpften sich Matsuda und seine Fahrpartner Richard Bradley sowie Matt Howson wieder am verbleibenden SMP-Oreca von Mediani/Sergey Zlobin/Nicolas Minassian vorbei und so war der erste WEC-Laufsieg in der Teamgeschichte fix.

Den letzten Podiumsplatz holten sich die Gaststarter von Extreme Speed Motorsports (Scott Sharp/Ryan Dalziel/Ed Brown), die in Shanghai gar mit ihren beiden HPD am Start sein werden. Als letztes gewertetes Fahrzeug der Klasse landeten die Polesitter Rusinov/Pla zusammen mit Julien Canal auf Platz 4. Hier verhinderte ein Kontakt mit Mediani ein besseres Ergebnis.

In der Gesamtwertung führt weiter Sergey Zlobin, dessen Auto in Le Mans ja als einziges fest eingeschriebenes die Zielflagge sah und es somit doppelte «Sieg»-Punkte gab. ♦ MBR/GB



Erster WEC-Sieg: KCMG

GTE-Pro-Klasse Austin

Vorteil umgesetzt



Am Ende allein auf weiter Flur: Der siegreiche Aston Martin von Stefan Mücke und Darren Turner, der nur im Regen strachelte

Von GUSTAV BÜSING

In der GT-Topklasse der WEC, der GTE-Pro, lässt sich das Leistungsvermögen der einzelnen Modelle schon im Vorherein gut abschätzen. Aber erst in Austin setzte Aston Martin mit Stefan Mücke und Darren Turner die Überlegenheit ihres Autos in den ersten Saisonsieg um.

Mit nur minimal veränderter Balance of Performance (BoP) nach den 24 Stunden von Le Mans musste der Aston Martin Vantage V8, um 20 Kilogramm schwerer als zuvor am Start, weiterhin als Topfavorit gelten. Das Duo Stefan Mücke und Darren Turner ist darüber hinaus normalerweise äusserst zuverlässig unterwegs. Im Zeittraining liessen der Deutsche und der seit zehn Jahren für As-

ton Martin tätige Briten den Rivalen von Ferrari noch um fünf Tausendstelsekunden den Vortritt. Doch sowie die Startampel auf Grün umschaltete, setzte sich Mücke in Führung.

Das Ferrari-Duo Gianmaria Bruni und Toni Vilander, in der GTE-Hackordnung auf einem Niveau mit den beiden Werks-Porsche des Teams Manthey angesiedelt, musste sich schon bald hinter den Widersachern aus Meuspath anstellen. In Sachen Feintuning des Set-ups und auch in Bezug auf die Vertrautheit mit der Strecke machte sich der Doppelseinsatz der Porsche-Werksfahrer Nick Tandy, Jörg Bergmeister, Patrick Pilet und Frédéric Makowiecki in USCC-Serie und WEC durchaus bezahlt.

Angesichts der Luftfeuchtigkeit und der hohen Temperaturen jenseits der 30-Grad-Marke war die zusätzliche Belastung

aber auch nicht von Pappe. Vor allem für Jörg Bergmeister, dem die stets eiskalt blasenden Klimaanlage in Flugzeug und Hotel ordentlich zugesetzt hatten, so dass er nur verkürzte Stints absolvieren konnte. Ausserdem fehlte Richard Lietz beim grössten Porsche-Werkeinsatz aller Zeiten – 67 Autos der Marke waren in Austin aktiv, 215 Mitarbeiter vor Ort für LMP1, WEC, USCC und Kundensport in den Rahmenserien. Der Österreicher musste daheim bleiben, weil der vier Wochen vorher gebrochene Arm noch keinen Einsatz zulies.

Regen brachte nicht die Wende

Für Porsche bedeutete der nach gut einer Stunde einsetzende Regen und das folgende Unwetter die grosse Chance, das Rennen für sich zu entscheiden. Beide Autos rangen den Aston Martin nieder und setzten sich

ab, doch Mücke und Turner konnten den Abstand einiger-massen kontrollieren. Das war entscheidend, um 85 Minuten vor dem Ende wieder die Führung zu übernehmen.

Besonders ärgerlich fürs Porsche-Team: Nach einem Boxenstopp wollte der Elfer von Tandy und Bergmeister aufgrund eines Elektrikproblems nicht sofort anspringen, so dass wertvolle Minuten verloren gingen. Das warf die Mannschaft am Ende bis auf den 4. Rang in der Klasse zurück. Ihre Teamkollegen Makowiecki und Pilet liefen bei der Zieldurchfahrt mit 16 Sekunden Rückstand als Zweite hinter dem Aston Martin ein. Stefan Mücke ehrlich: «Zum Glück hat der Regen rechtzeitig für uns aufgehört.» In der WM-Tabelle machten beide Porsche-Fahrer allerdings beide Porsche gegenüber dem führenden Ferrari gut. ♦



Porsche: Nach der Regenpause kam die grosse Stunde



Durften zumindest über die Pole jubeln: Vilander (l.) und Bruni

GTE-Am Austin

3. Sieg für Aston

Im vierten Saisonrennen konnte zum dritten Mal Aston Martin die Klasse für sich entscheiden. Erstmals hiessen die Sieger aber Paul Dalla Lana, Christoffer Nygaard und Pedro Lamy. Podiumsplatz für Proton.

Vom 6. Klassenrang gestartet fuhr Klaus Bachler den Porsche 911 RSR der Proton-Mannschaft bis zum einsetzenden Regenchaos bereits bis auf P4 nach vorne. Als der grosse Regen kam, reagierte man goldrichtig und holte den mittlerweile am Steuer sitzenden Khaled Al Qubaisi in die Box, um Regenreifen aufzufassen. Während die Konkurrenz noch zwei Runden weiterrutschte und -krieselte, machte der Mann aus Abu Dhabi viel Zeit gut.

Nach der Rennunterbrechung war das Team ebenfalls taktisch immer auf der Höhe und angesichts teils fast einer Runde Vorsprung



Aston: Auch in GTE-Am vorn

lag ein Sieg gegen die sonst übermächtigen Aston Martins in der Luft. Ein zusätzlicher Tankstopp kurz vor dem Ende verhinderte aber die Sensation. Zudem geniessen die V8-Dampfhämmer von Aston Martin natürlich den gleichen BoP-bedingten Vorteil wie in der Pro-Klasse.

Erster Sieg für Dalla Lana

Der Truppe rund um David Richards, die damit in beiden GT-Klassen jubeln durfte, kann es nur recht sein. Denn ihre Fahrer liegen klar auf Titelkurs. Im Falle der Le-Mans-Sieger Kristian Poulsen, David Heinemeier-Hansson und Richie Stanaway, diesmal wie in Spa auf P2, bedeutet der erneute zweite Rang bereits einen 33-Punkte-Vorsprung auf die Teamkollegen, die in Austin ganz vorne landeten. Für Paul Dalla Lana, 2011 noch weltweit bester BMW-Privatfahrer, war es der erste Klassensieg in der WEC. ♦ MBR

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Austin/USA: 20. September 2014; 4. Lauf zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,513 km
29 Teams gestartet, 27 gewertet, Wetter: wechselhaft. Temperatur (Luft): 26 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (2)	2	Lotterer/Fässler/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	157 Runden
2.	LMP1-H (2)	1	Kristensen/Duval/Di Grassi	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+53,016
3.	LMP1-H (6)	8	Davidson/Lapierre/Buemi	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+1:03,945
4.	LMP1-H (6)	14	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1 Runde
5.	LMP1-H (6)	20	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+2 Runden
6.	LMP1-H (6)	7	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+2 Runden
7.	LMP1-L	12	Prost/Heidfeld/Beche	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+8 Runden
8.	LMP2	47	Howson/Bradley/Matsuda	KCMG/Oreca 03R – Nissan	Dunlop	+12 Runden
9.	LMP2	27	Zlobin/Minassian/Mediani	SMP Racing/Oreca 03R – Nissan	Michelin	+12 Runden
10.	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Brown	Extreme Speed Motorsports/HPD ARX-03b – Honda	Dunlop	+16 Runden
11.	GTE-Pro	97	Turner/Mücke	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+16 Runden
12.	GTE-Pro	92	Makowiecki/Pilet	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+16 Runden
13.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+16 Runden
14.	LMP2	26	Rusinov/Pla/Canal	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+16 Runden
15.	LMP1-L	9	Bouchut/Rossiter/Auer	Lotus/CLM P1/01 – AER	Michelin	+17 Runden
16.	GTE-Pro	91	Bergmeister/Tandy	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+18 Runden
17.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Nygaard	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+19 Runden
18.	GTE-Am	95	Poulsen/Heinemeier-Hansson/Stanaway	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+19 Runden
19.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+20 Runden
20.	GTE-Am	88	Ried/Bachler/Al Qubaisi	Proton Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+20 Runden
21.	GTE-Am	61	Perez-Companc/Cioci/Venturi	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+20 Runden
22.	GTE-Pro	99	MacDowall/O'Young/Rees	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+20 Runden
23.	GTE-Am	90	Potolicchio/Roda/Ruberti	8 Star Motorsports/Ferrari F458 Italia	Michelin	+21 Runden
24.	GTE-Pro	65	Taylor/Taylor/Milner	Corvette Racing/Corvette C7.R	Michelin	+22 Runden
25.	GTE-Am	57	Krohn/Jönsson/Collins	Krohn Racing/Ferrari F458 Italia	Michelin	+22 Runden
26.	GTE-Am	81	Wyatt/Rugolo/Bertolini	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+24 Runden
27.	GTE-Am	75	Perrodo/Collard/Vaxviere	Prospeed Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+46 Runden
nicht klassiert						
	LMP1-L	13	Kraihamer/Belicchi/Leimer	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+69 Runden
	LMP2	37	K. Ladygin/Shaitar/A. Ladygin	SMP Racing/Oreca 03 – Nissan	Michelin	+82 Runden

Schnellste Runde: Buemi (Toyota), Runde 138, 1:50,390 (= 179,9 km/h)
Nächstes Rennen: 12. Oktober, Fuji/J

Internet: www.fiawec.com

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Anthony Davidson	96
Nicolas Lapierre	96
Sébastien Buemi	96
4. André Lotterer	85
Benoit Tréluyer	85
Marcel Fässler	85
7. Lucas di Grassi	72
Tom Kristensen	72
10. Mathias Beche	48
Nick Heidfeld	48
Nicolas Prost	48

Hersteller LMP	
1. Audi	157
2. Toyota	139
3. Porsche	82

Fahrer GT	
1. Gianmaria Bruni	106
Toni Vilander	106
3. Frédéric Makowiecki	81
4. Marco Holzer	63
5. Richard Lietz	61
6. Patrick Pilet	55
7. Darren Turner	54
Stefan Mücke	54
9. Giancarlo Fisichella	51
10. Jörg Bergmeister	49
11. David Heinemeier-Hansson	48
Kristian Poulsen	48

Hersteller GT	
1. Ferrari	157
2. Porsche	153
3. Aston Martin	120

United Sports Car Championship Austin

Ein Titel weg, noch drei offen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und GUSTAV BÜSING

Beim vorletzten Lauf der USCC-Premiersaison feierten Scott Pruett und Memo Rojas ihren dritten Saisonsieg. Viper-Festspiele in den GT-Klassen.

Auch in Austin zeigte sich, dass in der Prototypen-Klasse sowohl die DP- als auch die LMP2-Fahrzeuge das Zeug zum Sieg haben. Am Ende betrug die Differenz gerade einmal gute zwei Sekunden zwischen dem siegreichen Riley-Ford aus dem Ganassi-Team und dem Ligier-LMP2 von Oak. Die französische Mannschaft debütierte in Texas mit dem geschlossenen Sportwagen und löste damit den bisher eingesetzten, offenen Morgan ab.

Im Finish hatte Alex Brundle, der sich auch die schnellste Rennrunde gutschreiben liess, letztlich nichts gegen den starken Scott Pruett auszusetzen, der eine gute halbe Stunde vor Schluss die Spitze übernahm und sie danach nicht mehr hergab. Hinter Brundle, der wieder zusammen mit Gustavo Yacamán fuhr, machten Christian Fittipaldi und Joao Barbosa ei-

nen wichtigen Schritt in Richtung Titelgewinn. Vor dem Finale auf der Road Atlanta, dem «Petit Le Mans» am 4. Oktober, führt das Duo des AER-Teams mit 17 Punkten.

Neue BoP in der Kritik

In der PC-Klasse sicherten sich



Dirk Müller

Jeroen Bleekemolen



Jon Bennett und Colin Braun mit P2 hinter den Siegern Luiz Diaz und Sean Rayhall vorzeitig den Klassentitel. Das Podium komplettierten Mirco Schultis und Renger van der Zande.

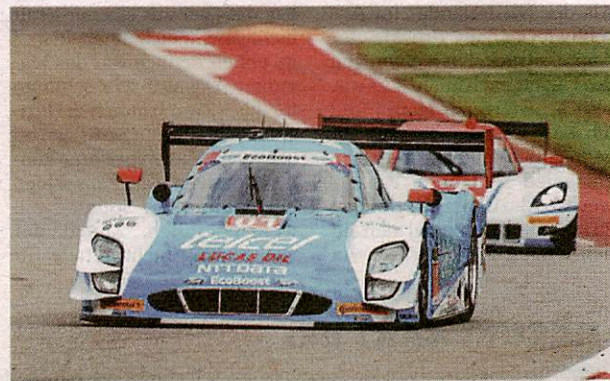
In der GTLM-Klasse sorgte eine abermals neue Balance of Performance schon vor dem Rennen für viel Gesprächsstoff. «Ich hatte gehofft, wir könnten noch was reißen, aber die neue Balance hat alles kaputt gemacht», sagte ein konsternierter Dirk Müller im Hinblick auf seine vorab noch intakten Titel-

chancen schon vor dem Qualifying. Eine grössere Ansaugdrossel beim BMW Z4 GTE ging einher mit einem höheren Mindestgewicht, wodurch unterm Strich kein Performance-Vorteil erzielt werden konnte.

Am Ende reichte es für die BMW-Werkstruppe RLL, die am Auto von John Edwards und Dirk Müller den Verlust einer Heckschürze zu beklagen hatte, nur zu den Plätzen 6 und 7.

Am anderen Ende des GT-Feldes mischte Porsche munter um den Klassensieg mit, am Ende aber gab es einen Doppelsieg für das Dodge-Werksteam. Jonathan Bomarito und Kuno Wittmer siegten vor Dominik Farnbacher und Marc Goossens. Wittmer und Bomarito sind damit vor dem Finale auch neue Tabellenleader. Pat Long und Michael Christensen sorgten dafür, dass für Porsche noch ein Podestplatz herausprang.

Auch in der GTD-Klasse war eine Dodge Viper erfolgreich: Jeroen Bleekemolen und Lokalmatador Ben Keating aus Texas sicherten sich den zweiten Saisonsieg nach Mosport. Komplettiert wurde das Podium von John Potter und Andy Lally (Porsche) sowie Markus Palmtala und Dane Cameron (BMW). ♦



Dritter Saisonsieg: Scott Pruett/Memo Rojas im Ganassi-Riley

USCC / Resultate

Austin, Texas/USA: 5,513 km; 52 Autos gestartet; Wetter/Strecke: bewölkt/trocken
1. Pruett/Rojas (Riley-Ford) 2:45h/77 Runden (= 424,501 km); 2. Yacamán/Brundle (Ligier JS P2 Honda) +2,336 sec; 3. Barbosa/Fittipaldi (Corvette DP) +11,016; 4. Brown/van Overbeek (HPD ARX-03b) +35,811; 5. Negri/Pew (Riley-Ford) +48,448; 6. Westbrook/Vallante (Corvette DP) +1:08,558 min; 7. R. Taylor/J. Taylor (Corvette DP) +1:39,993; 8. Diaz/Rayhall (Oreca FLM09) +1 Rd. (1. PC); 9. Bennett/Braun (Oreca FLM09) +1 Rd. (2. PC); 10. Curran/Said (Corvette DP) +1Rd. (8. P); 11. Schultis/van der Zande (Oreca FLM09) +1 Rd. (3. PC); 12. Bomarito/Wittmer (Dodge Viper SRT) +1 Rd. (1. GTLM); 13. Goossens/D. Farnbacher (Dodge Viper SRT) +1 Rd. (2. GTLM); 14. Long/Christensen (Porsche 911 RSR) +1 Rd. (3. GTLM); 15. Fisichella/Kaffer (Ferrari 458 Italia) +2 Rdn. (4. GTLM); 16. Makowiecki/Pilet (Porsche 911 RSRa) +2 Rdn. (5. GTLM); 17. Auberlen/Priaux (BMW Z4 GTE) +2 Rdn. (6. GTLM); 18. Jeannette/Montecalvo (Oreca FLM09) +2 Rdn. (4. PC) – Ferner: 28. Keating/Bleekemolen (Dodge Viper SRT) +4 Rdn. (1. GTD); 29. Potter/Lally (Porsche 911 GT America) +5 Rdn. (2. GTD); 30. Cameron/Palmtala (BMW Z4) +5 Rdn. (3. GTD).
Nächstes Rennen: 4. Oktober, Braselton, Georgia, USA
Internet: www.imsa.com

ADAC GT Masters Sachsenring

Vorentscheidung gefallen

Von STEFANIE SZLAPKA

Das ADAC GT Masters hat mal wieder bewiesen, wie schnell sich im Motorsport die Vorzeichen ändern können. Vor dem Rennen auf dem Sachsenring konnte man vier bis fünf Fahrzeuge benennen, die eine Chance auf den Titel haben – drei Tage später liegt der Matchball klar bei den Audi-Piloten René Rast und Kelvin van der Linde, die beide Rennen gewonnen. Bei noch 50 zu vergebenden Punkten haben sie jetzt 35 Zähler Vorsprung.

Für Rast und van der Linde war es mit zwei Siegen ein perfektes Wochenende, zumal ihnen die Konkurrenz in die Hände spielte. Im ersten Rennen hielten die Verfolger mit den Plätzen 2 und 3 den Schaden noch in Grenzen. Doch am Samstag lief alles für die Audi-Piloten, die bereits als Tabellenführer ins zweite Rennen gingen. In der ersten Kurve nach dem Start drehte sich Daniel Dobitsch mit seinem Audi und erwischte mit seinem Heckflügel denjenigen von Van Lagens Porsche.

Van Lagen zweifelt an Titel

Als der Niederländer im Anschluss Gas gab, drückte der Anpressdruck den rechten Teil des Flügels nach unten. «Es war sehr schwierig zu fahren und ich wäre zweimal beinahe abgeflogen», erzählt er. Das Team entschied sich beim Fahrerwechsel dazu, den Heckflügel zu tauschen. Damit fiel man auf den letzten Platz zurück. «In



Am Sachsenring der Konkurrenz überlegen: Zwei Siege für René Rast und Kelvin van der Linde

der Meisterschaft wird es sehr schwer», so van Lagen weiter. «Audi muss in Hockenheim auf jeden Fall einmal ausfallen, sonst haben wir keine Chance.»

Den BMW Z4 hatten viele Konkurrenten ganz oben auf ihrer Rechnung. Doch es sollte anders kommen. «Dieses Wochenende lief einfach schlecht für uns», so Claudia Hürtgen. «Wir mussten schnell feststellen, dass wir aus eigener Kraft nicht gewinnen können. Platz 3 im ersten Rennen war das Maximum. Das war sehr schlimm für uns.» Zwar hatten sich Hürtgen/Baumann am Samstag von Startplatz 6 auf 3 vorfahren können, doch von Platz 9 aus schien ein Podium am Sonntag unwahrscheinlich. Zumal der Sachsenring nicht gerade für

seine zahlreichen Überholmöglichkeiten bekannt ist.

Hürtgen übernahm den BMW auf Rang 6 liegend von Fahrpartner Dominik Baumann und hing hinter Philip Geipel im Audi fest. Bei einem Überholversuch im Schlusssektor kam sie jedoch aussen auf den Kerb, drehte sich und schlug leicht ein. Jedoch konnte sie weiterfahren und verlor auch nur einen Platz. Da später Porsche-Pilot Philipp nach einer Kollision ausschied, sammelte sie noch die Punkte für Rang 6.

Doch auch bei der weiteren Konkurrenz ging sich am Sachsenring nichts aus. Maximilian Götz fuhr zusammen mit Florian Stolz und hatte im ersten Rennen den dritten Platz im Visier. Doch beim Fahrerwechsel

wurden sie mit 1 km/h zu viel gemessen und mussten eine Durchfahrtsstrafe antreten. Am Sonntag waren sie in die Kollision mit Dobitsch verwickelt. Die Corvette-Piloten Daniel Keilwitz und Andreas Wirth waren von Anfang an quasi chancenlos. «Diese Strecke liegt uns nicht», so Keilwitz. «Schon im vergangenen Jahr waren wir hier eine Sekunde langsamer.» Im ersten Rennen kam es auch noch zu einem Missverständnis am Funk zwischen Renningenieur und Wirth, der daraufhin zu früh zum Boxenstopp reinkam.

Keilwitz: Titelverteidigung ade

Da das Fenster noch nicht geöffnet war, musste er unverrichteter Dinge wieder abfahren.



Noch im Titelrennen: Van Lagen



Mini-Titelchance: Schubert-Z4

«Nach dem regulären Stopp hatten wir eine Runde Rückstand. Deswegen entschieden wir uns dazu, das Auto zu schonen und aufzugeben», erzählt Keilwitz. Die Chance, den Titel zu verteidigen, war dahin.

Übrigens: Vor dem Wochenende präziserte man das Reglement der GT3-Serie. Nach dem Zielflaggen-Drama auf dem Nürburgring heisst es jetzt unter Artikel 5.3, dass eine Veranstaltung unter anderem aus zwei Wertungsläufen von je ca. 60 Minuten besteht. Artikel 43.1 wurde um den Punkt erweitert, dass der Rennleiter die letzte Runde festlegt und diese durch die Tafel «Last Lap» den Piloten und den Teams auf den offiziellen Zeitnahmemonitoren angezeigt wird. ♦

NACHGEHAKT BEI René Rast

(27/D) Der Doppelsieger vom Sachsenring und jetzige Titelfavorit über ein perfektes Rennwochenende und den möglichen Schlüssel zum Meisterschaftsgewinn.



Von STEFANIE SZLAPKA

? Besser hätte es für euch auf dem Sachsenring nicht laufen können, oder? Das stimmt, mit zwei Siegen war es ein perfektes Wochenende. Mehr hätten wir von unserer Seite nicht leisten können. Zudem hat die Konkurrenz speziell am Sonntag keine oder nur wenig Punkte eingefahren.

? Ihr habt im zweiten Saisonrennen gewonnen und jetzt erst die Siege zwei und drei. Hätten es mehr sein können?

Wir standen sehr oft auf dem Podium und haben bei jedem Rennen gepunktet. Wir haben uns keinen Nuller geleistet. Mit so einer Konstanz gewinnt man Meisterschaften.

? Der Sachsenring kam euch aber auch entgegen?

Sicherlich. Aber auf dem Slovakiaring dachten wir auch, dass es für uns nach dem vergangenen Jahr gut laufen würde. Doch das war nicht der Fall. Auch an diesem Wochenende waren wir zwar sehr gut unterwegs, aber

nicht das schnellste Auto. Das war dort meiner Meinung nach der Mercedes.

? Ihr seid jetzt in der besten Ausgangsposition für das Saisonfinale ...

Der Matchball liegt klar bei uns. Aber wir müssen uns jetzt auf uns fokussieren. Die anderen müssen um den Sieg fahren und wir müssten mindestens einmal ausfallen. Das ist alles schon sehr theoretisch. Aber wir müssen trotzdem aufpassen. Wie wir gesehen haben, kann alles passieren.

ADAC GT MASTERS / Resultate

Sachsenring/D: 3,645 km; Wetter/Piste: Sa trocken/So einsetzender Regen

1. Lauf (60 Minuten, 24 Teams gestartet, 19 gewertet)

1. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) 40 Runden; 2. Engelhart/van Lagen (Porsche 911 GT3 R) +1,342; 3. Hürtgen/Baumann (BMW Z4 GT3) +3,460; 4. Frommenwiler/Asch (Porsche 911 GT3 R) +5,102; 5. Geipel/Winkelhock (Audi R8 LMS ultra) +5,775; 6. Engel/Seyffarth (Mercedes SLS AMG GT3) +6,351; 7. Stolz/Götz (Mercedes SLS AMG GT3) +6,798; 8. Jahn/Barth (Corvette Z06.R GT3) +8,130; 9. Hamprecht/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +8,314; 10. Handlos/Renauer (Porsche 911 GT3 R) +9,971.

Schnellste Runde: Engelhart, Runde 3, 1:22,032 (=160,0 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 24 Teams gestartet, 22 gewertet)

1. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) 42 Runden; 2. Renauer/Schwager (Porsche 911 GT3 R) +2,288; 3. Hamprecht/Thiim (Audi R8 LMS ultra) +6,309; 4. Geipel/Winkelhock (Audi R8 LMS ultra) +7,253; 5. Sandritter/Klingmann (BMW Z4 GT3) +8,727; 6. Hürtgen/Baumann (BMW Z4 GT3) +10,873; 7. Bastian/Alguersuari (Mercedes SLS AMG GT3) +35,006; 8. Engel/Seyffarth (Mercedes SLS AMG GT3) +42,817; 9. Lukas/Morcom (Porsche 911 GT3 R) +43,518; 10. Handlos/Renauer (Porsche 911 GT3 R) +54,859.

Schnellste Runde: Götz, Runde 3, 1:21,634 (=160,7 km/h)

Zwischenstand (nach 14 von 16 Rennen): 1. van der Linde/Rast 205 Punkte; 3. van Lagen 170; 4. Baumann/Hürtgen 159; 6. Keilwitz 134; 7. Götz 117; 9. Engelhart 97.

Nächstes Rennen: 4./5. Oktober 2014, Hockenheim/D

Internet: www.adac-gl-masters.de

Blancpain Endurance Series - 1000 km Nürburgring

Vanthoor souverän durch

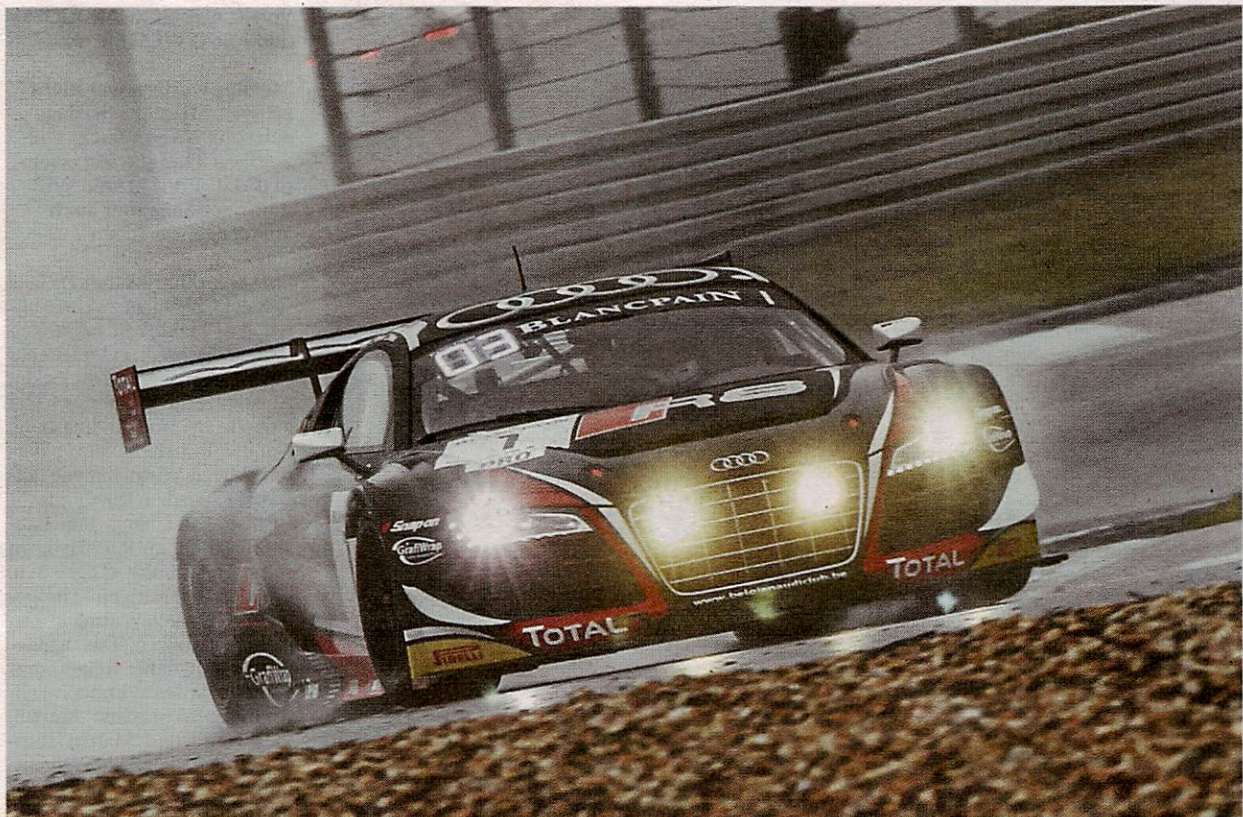
Von MICHAEL BRÄUTIGAM
und ARNO WESTER

Nach den 24h von Spa hat Laurens Vanthoor – gemeinsam mit Christopher Mies und César Ramos – auch das 1000-km-Rennen am Nürburgring gewonnen. Damit ist er neuer Meister.

Mit typischem Eifelwetter wurde der Renn-Sonntag eingeleitet. Nebel und sogar Ausfälle im Rahmenprogramm sorgten auch kurz vor dem Rennstart noch für Kopfzerbrechen. Unstrittig war die Wahl von Regenreifen und der Start hinter dem Safety Car. Dieses blieb dann zu Rennbeginn auch gleich mal 20 Minuten auf der Strecke, gefolgt von Pole-Mann Christopher Mies, der Teamkollege Marc Basseng im weterotechnisch ebenfalls anspruchsvollen Qualifying fast eine halbe Sekunde aufbrummete. «Die Runde war absolut am Limit», so Mies.

Als das Rennen endlich freigegeben wurde, entwickelte sich ein schöner Zweikampf zwischen Leader Mies und dem nachdrückenden Kévin Estre im ART-McLaren. Mies, BES-Meister 2012, liess den Franzosen passieren und heftete sich an seine Fersen.

Nach dem ersten Fahrerwechsel lag der WRT-Audi wieder vor dem ART-McLaren, gleichzeitig hatte sich aber der HTP-Mercedes mit unter anderem Vorjahressieger Bernd Schneider an die Spitze geschoben. Als Harold Primat den SLS ins Kiesbett schmiss, war es dann aber vorbei mit den Sieghoffnungen. Ähnlich hart wie Primat und Nico Verdonck im gleichen Auto, die noch Titelchancen hatten, erwischte es auch fast alle anderen verbliebenen



Wasserfest: Der WRT-Audi R8 LMS ultra von Vanthoor/Mies/Ramos trotzte dem Eifelwetter und bescherte Vanthoor Sieg und Titel

Meisterschaftskonkurrenten von Vanthoor: Edward Sandström musste den WRT-Schwester-Audi schon nach der ersten Runde mit kaputter Rad-aufhängung in die Box schleppen. Später flog auch Stéphane Ortelli von der Strecke – da war der Zug in Sachen Meisterschaft aber ohnehin längst abgefahren.

Der Bentley von Andy Meyrick, Steven Kane und Guy Smith musste zweimal zur Durchfahrtsstrafe antreten. Damit waren Vanthoor und seine Teamkollegen sozusagen allein auf weiter Flur.

So konnte Vanthoor bei mittlerweile eingetretenem Sonnenschein auch als einer der ersten 50 Minuten vor Rennende auf Slicks wechseln. Weil die Strecke danach sogar noch fast komplett trocken wurde, brannte jetzt erst recht nichts mehr an. Und so strahlte der Belgier im Parc fermé mit der Sonne um die Wette.

1000 km: Kommt die WEC?

Nach seinem Titel in der letztjährigen FIA-GT-Serie (in diesem Jahr die Blancpain Sprint Series) hat Vanthoor also seinen zweiten «Blancpain»-Titel

eingefahren. Und der dritte könnte folgen. Mit seinem Erfolg beim 1000-km-Rennen hat er nämlich jetzt auch gute Chancen in der kombinierten Gesamtwertung aus Sprint- und Endurance-Serie.

Auch im nächsten Jahr wird das Finale der BES übrigens auf dem Nürburgring stattfinden. Und auch sonst ändert sich an den Strecken und deren Reihenfolge für 2015 nichts. Jedoch wandert das 1000-km-Rennen vom Nürburgring nach Le Castellet. «Es war ein Wunsch der Teams, das 1000-km-Rennen vor den 24h von Spa zu fahren»,

sagte Serienpromoter Stéphane Ratel am Nürburgring.

Das Finale in der Eifel wird also 2015 ein ganz «normaler» 3h-Lauf. Was mit dem traditionellen Namen der «1000 km am Nürburgring» passiert, das liess Organisator Marc Hennerici offen. Im Gespräch ist aber, dass man die Langstrecken-WM (WEC) nach Deutschland holen möchte. Zuletzt siegte ein LMPI im Jahr 2009 bei den 100 km am Nürburgring. Und auch wenn man seitens des ADAC noch skeptisch ist: Vielleicht kämpfen ab 2015 wieder LMPI-Boliden um den Gesamtsieg. ♦



Sieger der 1000 km 2014 (v.l.): César Ramos, BES-Champ Laurens Vanthoor, Christopher Mies

BLANCPAIN ENDURANCE SERIES / Resultate

Nürburgring/D: 158 Rdn. à 5,137 km; 40 Autos gestartet; Wetter: abtrocknend
1. Ramos/Mies/Vanthoor (Audi R8 LMS Ultra) 6:00:07,848 h (1. Pro); 2. Dusseldrop/Afanasiev/Buhk (Mercedes SLS AMG GT3) +57,089 sec (2. Pro); 3. Haupt/Al Faisal/Simonsen (Mercedes SLS AMG GT3) +1:17,232 min (3. Pro); 4. Hassid/Catsburg (BMW Z4) +1 Rd. (1. Pro-Am); 5. Soucek/Korjus/Estre (McLaren MP4-12C) +1 Rd. (4. Pro); 6. Modell/Fjordbach/Lunkin (Mercedes SLS AMG GT3) +2 Rdn. (2. Pro-Am); 7. Kemenater/Gai/Rizzoli (Ferrari 458 Italia) +2 Rdn. (3. Pro-Am); 8. Kane/Meyrick/Smith (Bentley Continental GT3) +2 Rdn. (5. Pro); 9. Firth/Hughes/Sims (BMW Z4) +2 Rdn. (6. Pro); 10. Wilson/Leonard/Meadows (Aston Martin Vantage GT3) +2 Rdn. (4. Pro-Am); 11. Smith/McCaig/Bryant (BMW Z4) +3 Rdn. (5. Pro-Am); 12. D'Ambrosio/Tappy/Leclerc (Bentley Continental GT3) +3 Rdn. (7. Pro).
Endstand nach 5 Rennen (Pro): 1. Vanthoor 107 Punkte; 2. Meyrick/Smith/Kane 71; 5. Sandström/Ortelli/Gulivert 67; 8. Buhk/Ramos 64; 10. Afanasiev/Dusseldorp 53.
Endstand nach 5 Rennen (Pro-Am): 1. Rizzoli/Gai 96 Punkte; 3. Castellacci 81; 4. Smith/McCaig/Bryant 77; 7. Hassid/Catsburg 72; 9. Abra/Poole/Osborne 51.
Endstand nach 5 Rennen (Gent.): 1. Mann/Guedes 103 Punkte; 3. Mattschull/Schmickler 99; 5. Loggie/Westwood 83; 6. Ehret 74; 7. Mezard 61; 8. Barreiro 57.
Internet: www.blancpain-gt-series.com

Marco Wittmann

Die ersten Auftritte in der ne



Solider Arbeiter auch nach dem vorzeitigen Titelgewinn: Marco Wittmann

Von KLAUS-ECKHARD JOST und ARNO WESTER

Meister werden war nicht schwer, Meister sein dagegen sehr. Nach seinem vorzeitigen Titelgewinn erlebte BMW-Pilot Marco Wittmann schöne, aber auch anstrengende Tage.

Ehre, wem Ehre gebührt. Da liess sich der Chef nicht zweimal bitten. Jens Marquardt stellte sich an den Mischpult und spielte auf der Meisterfeier den Discjockey. Anfangs Techno, später auch Helene Fischer und Andrea Berg. Auf der Tanzfläche hüpfte derweil Marco Wittmann wie aufgedreht zu jedem Rhythmus.

BMW hatte nach dem Lausitzring-Rennen kurzfristig in seine Hospitality eingeladen, um den vorzeitigen Titelgewinn von Marco Wittmann ausgiebig zu feiern. Das Erdgeschoss war dafür freigeräumt worden. Zu den Wittmann-Fahrerkollegen Maxime Martin, Joey Hand und Martin Tomczyk sowie vielen BMW-Teammitgliedern waren später auch noch Mercedes-Mitarbeiter dazugestossen. Die Party war für die HWA-Crew eine willkommene Abwechslung, weil sie ihren Aufenthalt in der Lausitz für den exklusiven Zusatztest verlängern musste.

Als der neue Champion kurz nach zwei Uhr die Feier verliess, war er längst nicht der Letzte. Zu Fuss trat er mit seinem jüngeren Bruder Nico den Heimweg an – ins Familien-Wohnmobil, das im Lausitzring-Infeld abgestellt war. Dann war es wieder wie früher, als die komplette Familie Wittmann zu den Rennstrecken gefahren war. Als Marco Wittmann am nächsten Morgen die Stätte seines grössten Triumphes verliess, ging es im individualisierten, orangefarbenen BMW M6 Coupé nicht schnurstracks nach Hause.

Immer wieder musste er an Parkplätzen anhalten, weil viele Radiostationen den neuen Meister brandaktuell in ihren Montagsprogrammen präsentieren wollten. «Das haben wir ihm eingebracht», sagte Ingo Lebrink, Medienbeauftragter im BMW-Motorsport-Team. Es war aber nur ein kleiner Vorgeschmack auf das, was in den kommenden Wochen noch folgen wird.

Denn schon am letzten Dienstag ging es weiter. Vor der Saison hatte der DTM-Fernsehpartner ARD in der Westerstadt Pullmann City in Eging mit den sieben aktiven DTM-Champions den Trailer «Die glorreichen Sieben» gedreht. Marco Wittmann wird jetzt als

Mercedes

Neues C-Coupé: Angstgegner sch

Von ARNO WESTER

Die Stern-Marke sorgt weiter für viel Wirbel. Kaum war der überraschende dritte DTM-Saisonsieg durch Pascal Wehrlein in der Lausitz unter Dach und Fach, gingen die Diskussionen um das angeblich immer noch nicht konkurrenzfähige AMG-Mercedes C-Coupé munter weiter.

Die Frage, die sich viele stellen: Fährt Mercedes schon auf dem Niveau von Audi und BMW, oder ist das C-Coupé nur unter speziellen Witterungsbedingungen, wie zuletzt in der Lausitz, auf Toplevel. Der frühere Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug traf in einem Interview bei Sportschau.de den Nagel wohl auf den Kopf: «Das



Mercedes klar vorne: So sah es zuletzt beim anfangs auf nasser Fahrbahn ausgetragenen Rennen auf dem Lausitzring aus

neuen Meisterrolle

achter Meister eingebaut. Neues Motto: der DTM-Achter.

Zu Hause gleich an die Arbeit

Eine kleine Verschnaufpause gab's dann am Mittwoch. Und was macht Marco Wittmann? Er schaut im elterlichen Karosseriebaubetrieb vorbei und arbeitet. Der Beweis dafür, was sein Teamchef Stefan Reinhold an ihm so schätzt: «Marco ist sehr bodenständig, Allüren sind keine vorhanden.» Und Vater Herbert lobt die Qualitäten seines Sohnes: «Inzwischen ist er ein guter Karosseriebauer.»

Rein ins Auto, ab nach München hiess der Dienstauftrag für den Donnerstag (18.9.). Die Redaktionen von AZ, Bild und TZ freuten sich auf den Besuch des sympathischen Franken, der eine gute Tradition fortsetzte. Immer wenn BMW ein neues Modell in der DTM einsetzt, bescherte dies den Münchnern sofort den Titel. Das war 1984 bei Volker Strycek und dem BMW 635 CSI so, 1987 bei Eric van de Poele und dem BMW M3 genauso der Fall wie 2012 beim Triumph von Spengler mit dem «neuen» BMW M3. Und nun Wittmann mit dem 2014 eingeführten M4.

Am Tag darauf machte der Champion des Motorsport-Mitarbeitern die Aufwartung. Jens Marquardt ging mit seinem

neuen Vorzeigefahrer durch die Werkhallen und Büros. «An so einem Erfolg arbeiten viele Menschen», erklärt der Motorsportchef, «es war Marcos Wunsch, dass er sich auch bei denen bedankt, die nicht an der Rennstrecke dabei sind.»

Nachmittags erlebten die Zuschauer von SPORT 1 dann eine echte Premiere. Erstmals war Marco Wittmann als Co-Kommentator tätig. Auch wenn er noch nie ein Formel-1-Rennen bestritten hat, als ein Kenner der Königsklasse hat er sich ausgezeichnet geschlagen.

Von Freitag auf Samstag durfte der 24-Jährige den Luxus geniessen, wieder einmal im eigenen Bett zu schlafen. Doch schon gleich nach dem Aufstehen und Frühstück ging es wieder auf die Autobahn. Auf der Automechanika in Frankfurt, einer der weltgrössten Messen für die Autowirtschaft, wollte Sponsor EXIDE den DTM-Titelträger präsentieren.

Über Fürth danach zurück nach München. Und dort aufs Oktoberfest. BMW hat an drei Tagen Partner und Medien auf die Wiesen eingeladen. Von den Sponsoren bis zu Sportlern aus anderen Bereichen, zum Beispiel die Bobfahrer.

Doch nur zwei Wochen liegen zwischen dem Rennen auf dem Lausitzring und dem in Zand-

voort. Also genug gefeiert! Von diesem Mittwoch an rückt wieder der Sport in den Fokus. In aller Frühe fährt Wittmann nach Niederzissen zu seinem Team RMG. «Den Weg in die Eifel kenne ich mittlerweile sehr gut», sagt er. Schon im Winter hat er ihn regelmässig zurückgelegt. Bei vielen Gesprächen haben Teamchef Reinhold, Renningenieur Dominic Harlow und er den Grundstein für die erfolgreiche Saison gelegt.

Vor dem Rollout am Donnerstag in Lommel (Belgien) stehen wieder Meetings an. Schliesslich hat Marco Wittmann trotz seines Fahrertitels noch ehrgeizige Pläne. Zum einen möchte er die Saison noch mit dem einen oder anderen persönlichen Erfolg abschliessen, damit BMW und seinem Team RMG zum Sieg in der Hersteller- und Teamwertung verhelfen.

Von Lommel allerdings darf er nicht direkt nach Zandvoort fahren. Der Fahrplan sieht am Freitag früh noch einen Besuch im ARD-Morgenmagazin vor. Erst danach geht es an die niederländische Nordseeküste.

Diese zwei aufregenden Wochen sind jedoch nur der Auftakt für das, was auf Marco Wittmann an Meisteraufgaben neben der Piste noch zukommen wird. ♦

SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von
Mike Rockenfeller
Audi Sport Team Phoenix

Meinen DTM-Titel kann ich seit unserem letzten Lauf auf dem Lausitzring nicht mehr verteidigen. Marco Wittmann von BMW hat sich diesen für 2014 schon im drittletzten Rennen vorzeitig gesichert. Dazu gratuliere ich ihm herzlich. Meine volle Konzentration gilt jetzt dem Bestmöglichen, was für mich, für meinen Arbeitgeber Audi Sport und für mein Team Phoenix 2014 noch machbar ist: Das ist der zweite Platz in der Fahrerwertung, der zweite Platz in der Teamwertung und vor allem der erste Platz in der Markenwertung, der für uns auf jeden Fall noch drin ist. Am besten wäre es natürlich, ich gewänne am kommenden Sonntag in Zandvoort. Dann wäre ich nicht nur ein weiteres Mal rangbesten Audi-Fahrer dieses Jahr, sondern auch erster Saisonsieger mit unserem neuen Audi RS 5 DTM. Dass wir damit gewinnen können, ist für mich nämlich

gar keine Frage. Der Wettbewerb in der DTM ist 2014 allerdings ganz besonders eng. Ein gutes Beispiel dafür war der Lausitzring: Dort fand ich im Training bei schlechtem Wetter nicht das optimale Set-up. Vielleicht einen Millimeter, nicht mehr, lag ich bei der Fahrwerksabstimmung daneben. Die Folge war Untersteuern. Womit leider nicht mehr machbar war als Platz 10. Was möglich war, zeigt Rang 3 meines Phoenix-Teamkollegen Timo Scheider, der seinen RS 5 fürs letzte Rennen echt gut hingekriegt hat.

Die Verwarnung, die ich wegen meiner Kollision mit Timo Glock am Lausitzring bekam, ist mir unverständlich. Sicher, ich habe ihn bei meinem Überholversuch berührt. Es war aber extrem glatt auf der erst noch feuchten Piste, meine Attacke daher sehr schwierig. Wichtig ist: Wir müssen generell zu nachvollziehbaren Regelscheidungen kommen.

on vorm ersten Start

Mercedes-Mindergewicht am Lausitzring hat gegenüber dem BMW von Marco Wittmann (der das schwerste Auto im Feld fuhr, d. Red.) in der Rundenzeit über drei Zehntelsekunden pro Runde zu Gunsten von Mercedes ausgemacht. Pascal Wehrlein war im Nassen Lichtjahre schneller als die Konkurrenz und enteilte zu Beginn in Zweisekunden-Schritten. Auf trockener Bahn fuhr er am Ende knapp hinter Audi-Pilot Timo Scheider die zweitschnellste Runde.»

Auch Wehrleins Markenkollegen Christian Vietoris, Paul di Resta, Daniel Juncadella und Robert Wickens hätten ebenfalls nicht gebummelt und Vitaly Petrov sogar sein bestes Saisonresultat erzielt. «Das ergibt sicher ein Gesamtbild, das am Lausitzring für Konkurrenzfähigkeit bis Dominanz sprach»,

meinte Haug, der wie alle Beteiligten nun mit Spannung auf das nächste Rennen blickt: «Zandvoort ist ein Kurs mit grösseren Anforderungen an die Aerodynamik. Dort muss das überarbeitete Mercedes-Paket zeigen, ob man um den Sieg fahren kann.»

Erst nur ein neues C-Coupé

Ob die Stuttgarter das Potenzial ihres neuen Autos dort wirklich zeigen, bleibt abzuwarten. Fakt ist, dass sie in Zandvoort nur mit einem neuen C-Coupé an den Start gehen werden. Wer der Fahrer ist, soll in dieser Woche entschieden werden. Die Schwaben, die bis Donnerstag (25.9.) die Möglichkeit haben, nach den Vorgaben des bestehenden Technischen Reglements eine Weiterentwicklung vorzunehmen, machen ein Staatsgeheimnis aus ihrem Vor-

gehen. Sie wollten auch keine Details über den zusätzlichen Testtag preisgeben, den sie in Anspruch genommen haben und der - wie berichtet - am vergangenen Dienstag auf dem Lausitzring stattfand.

Am kommenden Montag (29.9.), also nach dem Rennen in Zandvoort, wird das neue AMG-Mercedes-C-Coupé vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) final abgenommen. Auf MSA-Nachfrage, ob Mercedes beim dann folgenden Finallauf in Hockenheim (19.10) mit sieben neuen Autos an den Start gehen muss, konnte oder wollte bis Redaktionsschluss kein Verantwortlicher eine konkrete Antwort geben.

Die Angst, dass Mercedes ein «Wunderauto» entwickelt hat, ist allgegenwärtig in der DTM und lähmt offenbar sogar hier und da das Tagesgeschäft. ♦



Alter und neuer Champ: «Rocky» vor Wittmann in der Lausitz

SCHAEFFLER-NEWS

Kurz vorm DTM-Start am Sonntag in Zandvoort will Armin Schwarz beim letzten SCORE-Rennen schon im Ziel sein. Der Schaeffler-Repräsentant tritt im Imperial Valley in Südkalifornien/USA mit neuem Small-Block-Triebwerk (800 PS) an. Wenige Tage zuvor war Schwarz gefragter Gast auf dem Schaeffler-Messestand bei der Automechanika in Frankfurt.

TC3-Kategorie

Blitzstart mit Ansage?

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Die TC3-Kategorie startet durch. Eine internationale und weitere nationale Serien (z.B. Asien/Portugal) sind für 2015 schon bestätigt. Und auch sonst sieht die Zukunft rosig aus.

Ex-WTCC-Serienboss Marcello Lotti wandelt, wie MSA bereits berichtete, ein wenig auf den Spuren von Stéphane Ratel. Dem gelang mit Einführung der GT3-Klasse 2006 ein Geniestreich, der GT3-Boom ist ungeboren. Das Gegenstück in der Tourenwagen-Welt könnte Marcello Lotti gelingen, denn die TC3-Kategorie scheint einen Blitzstart hinzulegen.

Herzstück wird die TC3 International Series. Angepeilt sind in dieser zwölf Events: fünf in Europa, vier in Asien und drei in Amerika. Weitere Details sollen noch im September folgen.

Zweiliter-Turbos und BoP

Bekannt Teams sind in den Startlöchern. Neben Target Competition, 2014 im Seat Leon Eurocup unterwegs, etwa auch das Onyx-Team rund um Mike



Ausgangspunkt für die TC3-Technik: Die Fahrzeuge des diesjährigen Seat Leon Eurocup

Earle, das in diesem Jahr gerne mit TC1-Ford-Focus in der WTCC gestartet wäre. Aber ohne Ford-Segen gab es keine FIA-Homologation der Autos. Diese Hürde fällt weg, da die internationale TC3-Serie keine FIA-WM, sondern nur FIA-sanktionierte Serie ist. Und da braucht's kein Hersteller-Go.

Ein Vorteil nicht nur im Hinblick auf die viel unkompliziertere Homologation, auch Entwicklung und Aufbau der Autos

sind wesentlich weniger zeitintensiv. Die Technik-Eckdaten: Zweiliter-Turbomotoren (Benziner und Diesel), Antrieb über zwei Räder, mindestens 4,20 m Fahrzeuglänge, maximal 380 mm Bremsseibendurchmesser vorn, Frontsplitter aus dem Seat Leon Eurocup, Heckflügel nach FIA Anhang J, Artikel 263 2014. Fast alles andere regelt eine Balance of Performance, die hohe Entwicklungskosten verhindern. Weitere Fahrzeuge,

die wie der Seat Leon Cup Racer aufgebaut in die Klasse passen, sind etwa VW Golf R, Opel Astra OPC, Mercedes CLA 45 AMG, Alfa Romeo Giulietta oder eben der Ford Focus ST.

Der Einsatz eines TC3 soll bei annähernd vergleichbarer Performance wie ein TC1 rund die Hälfte kosten, also etwa auf Niveau der «alten» WTCC-Fahrzeuge liegen. Das macht es für Hersteller und Privatteams gleichermaßen interessant. ♦

Berg-EM/ÖM

Faggioli auch beim Finale unschlagbar

Im kroatischen Buzet endete die EM-Saison mit einem abermaligen Gesamtsieg von Simone Faggioli im Norma-Zytek-V8. Das Rennen hatte jedoch keine Auswirkungen mehr auf die Titelvergabe. Simone Faggioli bei den Rennwagen und der Mazedonier Igor Stefanowski (Mitsubishi) bei den Produktionswagen standen bereits seit fünf Wochen als Titelträger fest.

Liber verliert noch Platz 3

Auch die Positionen hinter den Champions waren so gut wie bezogen. Doch im Training crashte Federico Liber mit den Osella FA 30 auf feuchter Strecke und konnte am Rennen nicht teilnehmen. Mit einem Sieg in der Gruppe E2-SH verdrängte der Tscheche Dan Michel (Lotus Evora) Liber noch vom 3. Rang in der Jahreswertung. Belanglos auch der dritte Platz in der Tageswertung von Fausto Bormolini (Reynard F3000) hinter Osella-Pilot Milos Benes. Der Norditaliener stand bereits seit drei Wochen als erneuter Vize-EM fest.

Der neue Vize bei den Produktionswagen, Jeromir Maly, reiste gar nicht erst an und Jiri Los (Gr.A) und der Österreicher Christian Schweiger (Gr.N) konnten mit ihren zweiten Plätzen keine Punkte aufeinander gutmachen. Schnellster Tourenwagen war die ÖM-Entdeckung des Jahres, Karl Schagerl (VW Rallye Golf G60).

Die EM ist nun abgeschlossen, doch mit der Premiere des FIA Hill Climb Masters am 11./12. Oktober in Eschdorf (L) steht das Highlight noch aus. ♦ TBU



Wieder nur Vize: Bormolini

Berg-SM St. Denis-Les Paccots

Berguerand: Titel mit Sieg perfekt gemacht

Mit seiner Triumphfahrt beim Bergrennen Châtel St. Denis-Les Paccots verteidigte Eric Berguerand erfolgreich seinen Titel in der Rennsportwagen-SM. Der 35-jährige Walliser fuhr im Friburger Voralpenland unweit des Genfer Sees in den beiden gewerteten Läufen klare Bestzeiten. Mit seinem von ihm selbst mit mächtigem Flügelwerk weiter entwickelten 490-PS-Lola-Cosworth (1999) hatte in diesem Jahr Berguerand an acht von neun Meisterschaftsläufen teilgenommen und alle gewonnen. Auf einen Start in St. Ursanne-Les Rangiers hatte er verzichtet, sodass Christian Balmer vor dem Finale mit seinem nur fast halb so starken Formula-Master-Tatatus-Honda noch kleine, theoretische Chancen auf den Titel hatte.

Berguerand ganz souverän

Berguerand, der heuer auch mal einen missglückten Trainings- oder Rennlauf fabrizierte, liess aber nichts mehr anbrennen. Der F3000-Reynard-Pilot Simon Hugentobler (Suhr)

platzierte sich auf der schnellen 2,580 Kilometer langen Strecke knapp vor Balmer auf P2 im Gesamtklassement. Hugentobler charakterisiert Berguerand als ehrgeizigen Piloten mit sehr starkem Kopf sowie grosser Routine. Zudem bewundert er dessen technische Fähigkeiten, seinen Monoposto «state of the art» selbst aufgebaut zu haben.

Als beste El-Piloten platzierten sich Ronnie Bratschi (Mitsubishi Lancer Evo 8) und Frédéric Neff (Porsche 911 Cup) auf den Plätzen 4 und 5. ♦ MG



Titel geholt: Berguerand

NACHRICHTEN
Titel-Dreikampf ist jetzt noch enger

Truck-EM Gerade einmal sieben Punkte trennen die drei Titelaspiranten nach den Rennen von Zolder noch. Während Antonio Albacete (MAN) seine Führung mit 303 Zählern knapp verteidigen konnte, robbten sich seine Markenkollegen Norbert Kiss (297) und Jochen Hahn (296) immer näher heran. Die Siege in den Hauptrennen gingen in Belgien an Hahn und Kiss. In den Sprintläufen mit Reverse Grid der Top 8 aus den Hauptrennen setzten sich Markus Bösiger (MAN) und Adam Lacko (Buggyra) durch. Als Nächstes steht am ersten Oktober-Wochenende Albacetes Heimspiel im spanischen Jarama an.

Björk nach Endspurt noch klarer Meister

STCC Mit einer beispiellosen Aufholjagd hat sich Titelverteidiger Thed Björk (Volvo) in der zweiten Saisonhälfte zurück ins Meisterschaftsrennen gebracht. Beim Finale in Mantorp machte er den Sack nach dem ersten Lauf bereits zu. Mit 43 Punkten Vorsprung nach dem letzten Qualifying des Jahres ins vorletzte Rennen gestartet, fuhr Björk auf P4. Da half Titelkonkurrent Fredrik Larsson (BMW) auch sein Laufsieg nicht mehr. Das letzte Rennen der Saison gewann Björks Volvo-Teamkollege Fredrik Eklom vor Björk und Larsson. ♦ MBR

KOMPAKT

»» GT4-EM Duncan Huisman und Luc Braams (Chevrolet Camaro) sowie Ricardo van der Ende und Bernhard van Oranje (BMW) siegten am Nürburgring. Jörg Viebahn/Bertus Sanders (Porsche) holten P2 und P3.

»» Euro V8 Ex-DTM-Pilot Tomas Kostka (Audi) hat am Sachsenring sowohl die Pole-Position als auch den Rennsieg geholt. Damit ist er neuer Gesamtleader.

»» NASCAR Euroserie Bei den Rennen in Magione holten sich in der Elite-1-Klasse Ander Vilarino und Eddie Cheever (beide Chevrolet) die Siege. In der Elite 2 gab es zwei Premierengewinner: Erst siegte Maxime Dumarey, dann mit Philipp Lietz der Bruder des Porsche-Werksfahrers. ♦ MB/MBR

Porsche Carrera Cup Sachsenring

Thiim einfach tipptopp

Nicki Thiim holte sich am Sachsenring in beiden Rennen den Laufsieg.

Der erste Auftritt des Porsche Carrera Cup Deutschland im Rahmen des ADAC GT Masters stand ganz im Zeichen von Nicki Thiim. Der 25 Jahre alte Däne, der parallel auch im ADAC GT Masters startete, war in beiden Rennen nicht zu schlagen. Sein drei Jahre älterer Lechner-Teamkollege Michael Ammermüller reihte sich zweimal hinter ihm ein. «Natürlich möchte man immer gewinnen, aber ich wollte mit Blick auf die Gesamtwertung kein Risiko eingehen», so Ammermüller, aktuell Tabellenführer des deutschen Carrera Cup mit einem Vorsprung von 20 Zählern auf Christian Engelhart.

Eng so oder so im Titelrennen

Auch für dem amtierenden Supercup-Champion Thiim war die Vermeidung unnötiger Risiken entscheidend, als er Ammermüller im ersten Lauf angriff und überholte: «Sonst hätte unser Teamchef mir wohl den Kopf abgerissen», grinste der strahlende Doppelsieger.



Thiim vorneweg: Dieses Bild war in beiden Rennen das gleiche

Christian Engelhart, erster Jäger Ammermüllers im Titelrennen, belegte in Sachsen die Positionen 3 und 5. «Diese Resultate waren okay», so der 27-jährige Konrad-Pilot, der sich im ersten Heat in einem intensiven Kampf gegen seinen Teampartner Christopher Zöchling durchsetzte. Im zweiten Durchgang freute sich der bereits als Rookie-Champion feststehende Sven Müller über den letzten Podestplatz.

Dessen Teamkollege Philipp Eng ist als dritter Kandidat in das Titelrennen im Porsche Carrera Cup Deutschland invol-

viert. Engs Chancen würden deutlich steigen, wenn der 24-Jährige die Punkte vom Red Bull Ring bekommen würde. Dort gewann er Rennen 1 und wurde im zweiten Lauf als Dritter abgewinkt, doch wegen eines fragwürdigen Kabels in seinem 9lter wurde der Österreicher aus beiden Wertungen genommen. Sein Team ging in Berufung, die in dieser Woche verhandelt wird. Würde im Sinne von Project-1-Schützling Eng entschieden, würde er dank der 36 zusätzlichen Zähler als Tabellenführer ins Finale von Hockenheim gehen. ♦ AL

DTC/Procar Sachsenring

Hammel Turbo-Champ



Erster Turbo-Meister: Hammel (mit Pokal) und das Wolf-Team

Heiko Hammel (Ford) hat sich den ersten Turbo-Titel in der Division 1 gesichert. Kirsch sichert sich Meisterschaft in Division 3. Schwere Unfall von Nehls.

Am Samstag war schon alles perfekt. Während Charlie Geipel bei seinem zweiten Gaststart mit dem Toyota Auris S2000 zum Sieg fuhr, entbrannte auf regennasser Fahrbahn hinter ihm ein erbitterter Zweikampf zwischen den Ford-Piloten Johannes Leidinger und

Heiko Hammel. Als Leidinger endgültig vorn war, konzentrierte sich der einstige Markenpokal-Spezialist ganz auf den Titel. Solange er vor Mini-Pilot Reinhard Nehls ins Ziel kommen würde, wäre die Meisterschaft nämlich besiegelt.

Enge Fights in Division 2

So kam es dann auch: «Oldie» Nehls konnte den Speed der immer besser in Tritt kommenden Ford-Fiesta-Fahrer nicht mitgehen – P4 reichte nicht, um im Titelrennen zu bleiben.

Auch in Division 3, also den ehemaligen Autos aus der Mini Challenge/Trophy machte Steve Kirsch den Sack schon am Samstag zu. Zwar bekam er eine Zeitstrafe, weil er unter Safety-Car-Bedingungen überholt hatte, aber auch P3 reichte zum Titel. Den Sieg im ersten Lauf erbe Dirck Lauth, der damit seinen ersten Erfolg holte.

Im zweiten Lauf fuhren Geipel und Kirsch erneut als Sieger ihrer Divisionen durchs Ziel und diesmal durfte auch Kirsch den Sieg behalten.

In Division 2 ging es das ganze Wochenende hoch her. Der bereits als Meister feststehende Alex Rambow (Peugeot), Ex-Meister Nils Mierschke sowie Ralf Glatzel (beide Ford) lagen auf Augenhöhe. Am Samstag kämpften Rambow und Mierschke um den Sieg – mit dem besseren Ende für Mierschke. Am Sonntag führte Ralf Glatzel bis zum Rennabbruch und holte so im letzten Rennen des Jahres den ersten Saisonsieg. Der Abbruch wurde nötig, weil Nehls mit seinem Mini abgeflogen war und sich achtmal (!) überschlagen hatte. Er blieb ohne schwere Verletzungen. ♦ MBR

NASCAR Loudon

Penske-Team siegt weiter

15 Gelbphasen und entsprechend viele Zwischenfälle sorgten in Loudon für ordentlich Action. Am Ende gewann Joey Logano knapp vor Kyle Larson. Damit folgt Logano Penske-Teamkollege Brad Keselowski in die nächste Chase-Runde.

Nach zwei der drei Rennen aus der Challenger Round, dem ersten Teil des neuen Chase, zeichnen sich die ersten Kandidaten für ein mögliches Ausscheiden ab. Zu den Pechvögeln in New Hampshire zählten vor allem Denny Hamlin, Kurt Busch und Jeff Gordon. Der Hendrick-Pilot, der seine beste Saison seit langem fährt und 2014 immer an der Tabellenspitze oder deren Nähe war, fiel durch einen Reifenschaden kurz vor Rennende weit zurück und beendete das Rennen letztlich auf P26.

Noch schwerer traf es Busch und Hamlin. Beide wurden in Crashes verwickelt und fielen weit zurück. Bei Hamlin sorgte

bereits vor dem Crash ein Problem mit dem Tanksystem für viel Zeitverlust. Am Ende standen für Busch und Hamlin so nur P36 und P37 zu Buche.

Kleine Hoffnung für Almirola

Bemerkenswerte Comebacks schafften dagegen Kyle Busch und Aric Almirola. Der jüngere Busch-Bruder war ebenfalls in einen Crash verwickelt und verlor viel Boden. Dank der zahlreichen Cautions schaffte er es aber zurück in die Führungsrunde und noch bis auf P8.

Aric Almirola hatte zwar auf der «Magic Mile» von Loudon keine Probleme – nach seinem Motorschaden beim Chase-Auftakt aber auch nichts mehr zu verlieren. Mit P6 fuhr er sich zumindest wieder in die Nähe der vor ihm liegenden Fahrer.

Und einen Joker gibt es ja noch: Schafft in Dover einer der «Nachzügler» den Laufsieg, dann steht er, wie Keselowski und Logano, sicher in der nächsten Chase-Runde. ♦ MBR



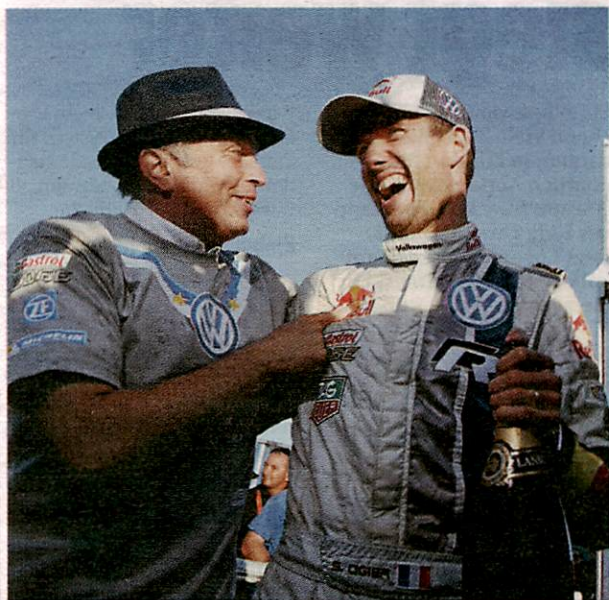
Vierter Saisonenerfolg: Loudon-Sieger Logano in Jubellaune

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Loudon/New Hampshire (USA): 303 Rdn. à 1,703 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Joey Logano (Ford); 2. Kyle Larson (Chevrolet); 3. Kevin Harvick (Chevrolet); 4. Jamie McMurray (Chevrolet); 5. Jimmie Johnson (Chevrolet); 6. Aric Almirola (Ford); 7. Brad Keselowski (Ford); 8. Kyle Busch (Toyota); 9. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 10. Brian Vickers (Toyota); 11. Austin Dillon (Chevrolet); 12. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 13. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 14. Clint Bowyer (Toyota); 15. Paul Menard (Chevrolet); 16. Greg Biffle (Ford); 17. Carl Edwards (Ford); 18. Ryan Newman (Chevrolet); 19. Danica Patrick (Chevrolet); 20. Justin Allgaier (Chevrolet); 21. Matt Kenseth (Toyota); 22. Casey Mears (Chevrolet); 23. Kasey Kahne (Chevrolet); 24. Marcos Ambrose (Ford); 25. Landon Cassill (Chevrolet); 26. Jeff Gordon (Chevrolet); 27. David Gilliland (Ford); 28. Alex Bowman (Toyota); 29. Michael Annett (Chevrolet); 30. Tony Stewart (Chevrolet); 31. Reed Sorenson (Chevrolet).
 Stand nach 28 von 36 Rennen (Chase-Teilnehmer): 1. Keselowski 2097 Punkte; 2. Logano 2096; 3. Harvick 2090; 4. Johnson 2080; 5. Kyle Busch 2077; 6. Earnhardt Jr. 2077; 7. Gordon 2070; 8. Edwards 2057; 9. Kenseth 2057; 10. Allmendinger 2056; 11. Newman 2055; 12. Kahne 2055; 13. Biffle 2049; 14. Hamlin 2049; 15. Kurt Busch 2047; 16. Almirola 2045.
 Nächstes Rennen: 28. September, Dover/Delaware (USA)
 Internet: www.nascar.com

Rallye-WM

Ogier bleibt trotz Hindernissen



Von REINER KUHN

Man ist sich einig: Sébastien Ogier wird auch künftig im Polo R WRC von Volkswagen sitzen. Doch unterschiedliche Ansichten über die Zukunft trüben das Verhältnis zwischen dem Weltmeister und Sportchef Jost Capito.

Der Weltmeister steht weiter im Mittelpunkt. Doch mehr noch als zur wahrscheinlichen Titelverteidigung muss Australiensieger Ogier Fragen über die kommende Saison beantworten. Allen voran zur möglichen Änderung der Startreihenfolge, die gerade ihm einen Nachteil bringen soll. «Ich würde das Thema gerne abhaken. Es reicht», stellte Ogier nach der Zieldurchfahrt in Australien klar (MSa 39/14).

Hintergrund ist die Überlegung der FIA-Rallye-Kommission, den WM-Spitzenreiter nicht nur am ersten Tag einer Rallye als ersten Starter in die Rolle des Strassenfegers zu drängen, sondern auch auf der zweiten Etappe. Ogiers Variante: Tag 1 nach aktuellem WM-Stand, Tag 2 nach umgekehrtem WM-Stand und am Sonntag nach umgekehrtem Zwischenstand der Rallye. Es ist ein Kompromissvorschlag, der auch auf längeren Gesprächen mit VW-Sportchef Capito basiert. Dieser weiss nur zu gut, dass aus dem VW-Lager nach sechs Doppelsiegen ein Zugeständnis kommen sollte. «Wir sind uns einig, dass etwas passieren muss», sagt Capito. «Dies sollte aber nicht nur die Startreihenfolge, sondern auch eine Formatänderung beim Finale beinhalten.» Auch hier haben die Fahrer, allen voran

Ogier, andere Ansichten, als die von Medienpräsenz und Marketing getriebenen Sportchefs, die eher zu mehr Spektakel und Dramatik tendieren.

Trotz der unterschiedlichen Ansichten soll die Ehe zwischen Ogier und Volkswagen fortgesetzt zu werden. «Es geht noch um ein paar Details und ist nur eine Frage des richtigen Zeitpunkts», so Fahrer und Sportchef unisono. Was auch sonst? Bei Hyundai soll Thierry Neuville auch für 2015 einen Nummer-1-Status haben. Zudem sollen die potenten Koreaner sich für einen anderen Weg entschieden haben. Ogiers Rückkehr zu Citroën ist nach dessen unschönen Abgang, den damals auch PSA-Sportchef Olivier Quesnel den Job kostete, für beiden Seiten unvorstellbar. Und M-Sport fehlt schlicht das Budget für solch einen Topfahrer. ♦

Meist einer Meinung: VW-Chef Capito (l.) und Weltmeister Ogier

Rallycross-WM Buxtehude

Eine Daumenbreite entschied

Von EDDI LAUMANN

Auf dem Estering in Buxtehude gewann Petter Solberg bereits seinen vierten Lauf zur Rallycross-WM. Mattias Ekström wurde mit gerade einmal fünf Tausendstelsekunden (!) Rückstand Zweiter.

Seit 1972 werden auf dem Estering in Niedersachsen Rallycross-Rennen ausgetragen. Die 950 Meter lange Strecke, rund 40 Kilometer von Hamburg entfernt, hält mit 39 EM-Läufen den europäischen Rekord. Für 2014 bekam der veranstaltende Automobil Club Niederelbe (ACN) den neunten Wertungslauf zur neuen FIA-Rallycross-Weltmeisterschaft zugesprochen und glänzte mit einem Rekordstartfeld von 41 Teilnehmern für die Kategorie der bis zu 600 PS starken sogenannten SuperCars.

DTM-Star Mattias Ekström hatte sich für den WM-Lauf auf der «Hausstrecke» angemeldet, auf der sein Vater Bengt 1990 mit einem BMW M3 den deutschen RX-EM-Lauf der Gruppe A-Division gewonnen hatte. «Eki» spielte mit seinem Audi A1 SuperCar erneut von Anfang an bei der Musik mit, hoffte dabei, es seinem Papa gleichzutun zu können. Dass er im Finale mit einem daumenbreiten Rückstand auf Petter Solberg Zweiter wurde, erfüllte den

ebenfalls angereisten Papa mächtig mit Stolz.

Im Training pfefferte der Schwede seinen A1 zur Bestzeit, gefolgt von seinen beiden Landsleuten Per-Gunnar Andersson und Johan Kristoffersson. Mit zwei Qualifikationsläufen ging es am Samstag gleich weiter. Heat 1 wurde zur Beute von Robin Larsson. Den Sieg in Heat 2 konnte sich Ekström an die Fahnen heften. Nach Addition beider Qualifikationsläufe aber war es Tabellenführer Petter Solberg, der als «Overnight Leader» in die Federn steigen konnte.

Am frühen Sonntagmorgen wurden die Karten neu gemischt. Solbergs Landsmann und Protegé Andreas Bakkerud kam mit der Bestzeit aus dem Warm-up zurück und dominierte danach auch den dritten Vorlauf. Den vierten Qualilauflauf beendete Johan Kristoffersson als Schnellster.

Solberg schlägt zurück

Das erste Semifinale gewann Solberg völlig überlegen, obwohl er nur als Vierter vom Start weggekommen war. In der berühmt-berüchtigten ersten Kurve konnte der Rallyeweltmeister von 2003 jedoch den Überblick bewahren und sich auf der Innenbahn an seinen Kontrahenten vorbeimogeln. Zweiter wurde Ekströms Teamkollege Pontus Tidemand, Rang

drei ging an Timmy Hansen. Das zweite Halbfinale wurde von Larsson vor Markenkollege Ekström gewonnen, der Finne Toomas Heikkinen landete auf dem dritten Platz. Damit war

das Sixpack für den Endlauf beisammen.

Larsson und Solberg teilten sich die erste Startreihe des Finales, der Routinier wurde von einem Blitzstart des Youngsters

überrascht. Drei Runden lang konnte sich der Sohn des zweifachen Rallycross-Europameisters Lars Larsson gegen Solberg behaupten, bis er diesem durch einen Fahrfehler die Tür öffnete. Auch Ekström war schnell an Larsson vorbei und hetzte hinter Solberg her. Als dieser erst in der letzten von sechs Runden die Joker-Lap-Umleitung nahm, gingen die beiden Kontrahenten zeitgleich über die Ziellinie – doch die Lichtschranke und Stoppuhr zeigte für den Norweger einen Vorsprung von fünf Millisekunden an.

«Alles andere als schlecht»

«In der vorletzten Runde habe ich den Funkkontakt zu meinem Spotter verloren. Da ich die Runden nicht mitgezählt hatte, war mir nicht klar, was ich zu tun hatte und verdrödelte so wertvolle Zeit. Dass ich danach mit nur fünf Tausendstelsekunden Vorsprung Sieger wurde, ist fast unglaublich», freute sich Solberg über seinen vierten Saisonsieg. «Wenn man schon verliert, dann ist verlieren mit einem derart knappen Rückstand alles andere als schlecht. Natürlich hätte ich gerne für Audi gewonnen. Aber wir waren zwei Audi-Fahrer auf dem Podium, und mit Pontus war ein dritter im Finale. Das ist ein grandioser Erfolg im Heimatland meiner Marke», freute sich Ekström. ♦



Wie im Nadelöhr: Tidemand, Ekström, Larsson, Hansen (von vorne)



Hauchdünn gewonnen: Solberg feierte seinen vierten Saisonsieg

MATSCHPOINT VERWANDELT.



WRC
FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Siegen ist Mannschaftssport: Wir freuen uns mit dem gesamten Volkswagen Motorsport Team über den zweiten Konstruktorsweltmeistertitel mit dem Polo R WRC in Folge.*

*Vorbehaltlich der Bestätigung durch die FIA.

RALLYTHEWORLD.COM
EXCITEMENT WE SHARE



RALLYE-WELTMEISTER
2013, 2014*

Rallye-EM Zypern

Siegerlaune bei Saudis und bittere Nullnummer für Breen

von REINER KUHN

Während Yazeed Al-Rajhi vor den Ford-Markengeführten Kajetan Kajetanowicz und Abdulaziz Al-Kuwari siegte, dürfte Peugeot-Werkspilot Craig Breen die Titelhoffnungen nach einer erneuten Pleiten- und Panzen-Fahrt wohl begraben.

Wie in den Vorjahren zählte der Hardcore-Ritt auf der östlichsten Mittelmeerinsel neben der Rallye-EM auch zur FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens. Ergo mischten auch diesmal die schnellen und potenten Araber, allen voran die WRC2-Akteure Yasser Al-Attiyah und Yazeed

Al-Rajhi (beide Ford Fiesta RRC), die wenigen EM-Top-teams auf. Während Al-Attiyah seinen Dienstwagen früh mit Motorschaden abstellte, fuhr Al-Rajhi zum Sieg. Dabei profitierte der Saudi auch vom Pech des Polen Kajetan Kajetanowicz, der am Morgen des Finaltages wegen Überhitzungsproblemen am Fiesta-R5-Triebwerk vom ersten auf den zweiten Platz zurückgefallen war. Abdulaziz Al-Kuwari (Ford Fiesta RRC) wurde Dritter und verwies seinen Hauptkonkurrenten in der FIA-Serie des Mittleren Ostens, Khalid Al-Qassimi, der zu spät das passen-

de Setup für seinen Citroën DS3 RRC fand, auf Rang 4. Es geht aber auch deutlich schlechter.

Bei Peugeot werden die Sorgenfalten immer tiefer. Auch in Zypern wurde Werkspilot Breen von technischen Problemen gebremst. Die Höchststrafe: Nach einem längeren Reparaturstopp auf der letzten Prüfung blieb der Ire auf dem Weg zum Schlusservice erneut liegen und schied ganz aus.

Statt im EM-Titelkampf auf die beiden nicht angetretenen Skoda-Werksfahrer Esepেকta Lappi und Sepp Wiegand Boden gutzumachen, gab es eine bittere Nullnummer. ♦



Al-Rajhi

RALLYE-EM/Resultate

Zypern Rallye, Nikosia (CY), 9 von 11 EM-Läufen; 773,34 Gesamtkilometer mit 15 WP's über 232,02 km. 46 Teams am Start, 25 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/trocken.

1. Al Rajhi/Orr (SA/GB/Ford Fiesta RRC) in 3:03:44,4 h; 2. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) +0:48,9 sec; 3. Al-Kuwari/Duffy (QAT/IRL/Ford Fiesta RRC) +1:30,5 min; 4. Al Qassimi/Patterson (VAE/GB/Citroën DS3 RRC) +2:05,7; 5. Magalhaes/Magalhaes (PT/Peugeot 208 T16 R5) +3:23,3; 6. Demosthenous/Alexandrou (CY/Mitsubishi Lancer Evo X) +7:44,0; 7. Antoniou/Chips (CY/Mitsubishi Lancer Evo IX) +9:42,6; 8. Pantelli/Alexandrou (CY/Mitsubishi Lancer Evo X) +11:56,1; 9. Pushkar/Mishyn (UA/Mitsubishi Lancer Evo X) +12:37,8; 10. Tlustak/Skaloud (CZ/Skoda Fabia S2000) +15:26,0.

Leader: Al Rajhi (WP 1/WP 3-8/ WP 10-15, Ziel); Al Qassimi (WP 2); Kajetanowicz (WP 9).

WP-Bestzeiten: Al Rajhi, 7; Kajetanowicz, 5; Al Qassimi, 3.

Wichtigste Ausfälle: Al-Attiyah/Bernacchini (QAT/I/Ford Fiesta RRC) Motor, vor WP 2; Consani/Vilmot (F/Peugeot 207 S2000) Antrieb, WP 7.

EM-Stand (nach 9 von 11 Läufen): 1. Lappi 123 Punkte; 2. Wiegand 104; 3. Kajetanowicz 94; 4. Breen 74; 5. Pech 63; 6. Gryzani 53; 7. Tanak 44; 8. Magalhaes 44; 9. Kubica 39; 10. Consani 39.

Nächster Lauf Rallye-EM: 23.-25. Oktober 2014, Rallye du Valais (CH)

Internet: www.fiaerc.com

DRM/Masters Litermont

Der Erste resigniert

von MICHAEL HEIMRICH

Hermann Gassner junior gewinnt den spannenden Kampf der Mitsubishi-Piloten bei der Litermont-Rallye und hält seine Titelchancen in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) am Leben.

Mit so viel Gegenwehr rechnete ex-Meister Gassner jr. nicht. Bei der Litermont-Rallye war es zunächst Peter Corazza, der sich in seriennahen Mitsubishi Lancer Evo 9 an die Spitze setzte. Es dauerte eine Weile, ehe sich der 25-jährige Bayer im stärkeren 4-Evo X gegen seinen Markenkollegen durchsetzte und seinen dritten Saisonsieg feierte. «Die DRM bleibt zwar rechnerisch offen. Aus eigener Kraft ist aber nichts mehr zu machen», meinte Gassner jr., der beim nächsten Lauf auf wieder auf Spitzenreiter Hubert Zeltner trifft und auf einen Ausfall des Porsche GT3-Piloten hoffen muss.

Eine starke Leistung bot erneut Opel-Junior Marijan Griebel, der im Adam R2 bis auf Rang 4 nach vorne fahren konnte. Doch der Erfolg des 25-Jährigen wackelte, weil Beifahrer Alex Rath die letzte Zeitkontrolle übersah. Später entschieden die Offiziellen, dass es sich um einen Veranstalterfehler han-

delt, weil die Position der Zeitkontrolle im Bordbuch falsch eingezeichnet war. Griebel war wieder in der Wertung und die anderen Fahrer, denen dieser Fehler nicht unterlief, erlebten die späteste Siegerehrung 2014.

Opel vor Traumfinale

Im ADAC Opel Rallye Cup gab erneut Emil Bergkvist das Tempo vor. Doch weil sein Copilot Joakim Sjöberg auf einer Verbindungsetappe eine Autobahn-Ausfahrt verpasste, fing sich der Schwede 90 Strafsekunden ein und musste sich mit Platz 4 zufriedengeben. Der Sieg ging an Jacob Madsen, der die Führung in der Gesamtwertung zurückeroberte. Der bisherige Spitzenreiter Julius Tannert wurde nach Bremsproblemen im Saarland nur Sechster, gehört aber weiterhin zu einer Gruppe von fünf Fahrern, die beim Finale Ende Oktober noch Titelchancen haben. ♦



Gassner jr. (r.) mit Co-Mayrhofer



Nach Sieg wieder Opel-Leader: Madsen löste Tannert ab

RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Litermont-Rallye Saar, Lebach (D): 11. von 14 Läufen; 414,4 Gesamtkilometer mit 11 WP über 130,8 km, 68 Teams am Start, 45 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt

1. Gassner jr./Mayrhofer (D/Mitsubishi Lancer Evo 10 R4) in 1:15:33,7 h; 2. Corazza/Limbach (D/Mitsubishi Lancer Evo 9) +18,6 sec; 3. Gassner/Brock (D/Mitsubishi Lancer Evo 10) +24,6; 4. Griebel/Rath (D/Opel Adam R2) +2:18,1 Min.; 5. Noller/Kopczyk (D/Mitsubishi Lancer Evo 9) +2:28,0; 6. Hahn/Fuchs (D/BMW Compact) +4:14,4; 7. Schwinn/Fries (D/Mitsubishi Lancer Evo 10) +5:17,3; 8. Flum/Flum (CH/Mitsubishi Lancer Evo 6.5) +5:42,1; 9. Holzer/Enderle (D/Opel Adam R2) +6:07,6; 10. Madsen/Frederiksen (DK/Opel Adam) +6:23,8.

Leader: Corazza (WP 1/WP 3); Gassner jr. (WP 2/WP 4-11, Ziel).

WP-Bestzeiten: Gassner jr., 8; Corazza, 2; Gassner, 1.

Divisionssieger: Div. 1: Gassner jr./Mayrhofer (D/Mitsubishi Lancer Evo 10 R4); Div. 2: Corazza/Limbach (D/Mitsubishi Evo 9); Div. 3: Hahn/Fuchs (D/BMW Compact); Div. 4: Holz/Geipel (D/Citroën DS3 R3T); Div. 5: Griebel/Rath (D/Opel Adam R2); Div. 6: Hamadeh-Spaniol/Mergen (D/Suzuki Swift); Div. 7: Madsen/Frederiksen (DK/Opel Adam)

DRM-Stand nach 11 von 14 Läufen: 1. Zeltner 194 Punkte; 2. Gassner 121; 3. Gassner jr. 119; 4. Corazza 109; 5. Griebel 55; 6. Stölzel 52; 7. Wallenwein 46; 8. Riebensahm 43.

Nächster Lauf: Rallye Baden-Württemberg, 3./4. Oktober 2014.

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

NACHRICHTEN Citroën überdenkt Werksduo für 2015

Rallye-WM In knapp drei Wochen will Citroën-Sportchef Yves Matton die Fahrerwahl für 2015 treffen. Während Kris Meeke gute Karten besitzt, überzeugte Mads Madsen zuletzt nicht. «Ich warte die Rallye Frankreich ab», sagt Matton, der sich nach Meekes guter Saison einen weiteren WRC-Rookie im Werkswagen vorstellen kann.

Ehepaar Loeb wieder gemeinsam am Start

International Nach einem Jahr Pause startet Rekordweltmeister Sébastien Loeb wieder bei einer Rallye. Der Citroën-Pilot rückt mit Ehefrau Séverine und einem DS3 WRC bei der Rallye du Var (F/27.-30.11.) aus. «Ich konzentriere mich auf die Tourenwagen-WM, aber Rallye bleibt meine Liebe», so Loeb.

Premiersaison endet später

Rallycross-WM Das Finale in Argentinien wird um eine Woche nach hinten verschoben. Der zwölfte WM-Lauf vom 28. und 29. November auf der Rosendo-Hernández-Rennstrecke von San Luis beendet die Premiersaison der neu geschaffenen Rallycross-WM. ♦ RK/EL

MotoGP

Riskanter Sprung

Von IMRE PAULOVITS

Was schon lange gemunkelt wurde, ist nun sicher: Moto3-WM-Leader Jack Miller wird nächstes Jahr MotoGP fahren.

Der 18-jährige Australier wird 2015 bei LCR Production-Honda pilotieren, die mit 2014er-Werksmotoren bestückt sein werden. Damit geht auch ein lang gehegter Traum von Teamchef Lucio Cecchinello in Erfüllung: Er hat das finanzielle Paket schnüren können, um ein Zwei-Fahrer-Team in der MotoGP einzusetzen. Mit Cal Crutchlow hat er einen erfahrenen Piloten auf der Satelliten-RC.213V, der Millers Muttersprache spricht, und der den Rookie so bei seinem gewagten Aufstieg helfen kann.

«Das Projekt ist auch für mich ganz neu und eine grosse Herausforderung», bekennet Cecchinello. «Ich denke, Jack hat Talent, Motivation und Antrieb, um auch in der obersten Liga starke Leistungen zu zeigen. Gemeinsam mit Honda werden wir ihm helfen, sich Schritt für Schritt an das neue Umfeld zu gewöhnen. Er wird sicher Zeit brauchen, um sich an die Tausender zu gewöhnen, aber wir lassen ihm diese Zeit. Die nächste Saison ist ganz klar als Lehrjahr gedacht und Honda hat mit ihm langfristig geplant.»

Das ist auch genau der springende Punkt, warum Jack Mil-

ler und sein Manager, der seit Jahren ebenfalls für gute Nachwuchsarbeit bekannte Finne Aki Ajo, sich schliesslich für diesen gewagten Sprung entschieden haben.

Nicht ohne doppelten Boden

«Natürlich haben Jack und ich lange über die Sache nachgedacht», so Aki Ajo. «Das Angebot kam ja bereits vor mehreren Monaten, und wir haben auch die Optionen in der Moto2 abgewogen. Aber wenn das Honda-Werk auf einen jungen Fahrer zutrifft und ihm diese im Leben vielleicht niemals wiederkehrende Chance bietet, dann sagt man nicht Nein. Vor allem nicht, wenn alles auch noch mit einer Langzeitplanung und einem konkreten Aufbauplan versehen ist.»

Miller soll sich im nächsten Jahr erstmal ohne Druck mit dem Production-Racer an das Gewicht, an die Leistung eines MotoGP-Bikes gewöhnen und von seinem Teamkollegen und den anderen erst einmal abschauen, wie er seinen bisherigen Fahrstil umstellen muss. Dazu wird er, wenn sich die Gerüchte bewahrheiten, auch noch seinen Landsmann Jeremy Burgess als Crewchief bekommen, der schon Mick Doohan und Valentino Rossi in die Aufgaben in der Königsklasse eingewiesen hat.

Aki Ajo betont: «Ein Wechsel in eine neue Klasse ist immer ein Risiko, und ein junger Fah-

rer muss immer sehen, was ihn kurz- und dann mittelfristig am weitesten bringt.»

Ajo wird Miller auch in Zukunft als Manager zur Verfügung stehen. «Natürlich hat erst einmal sein Team die Aufgabe, ihm auf die beste Art zu helfen und ihn weiterzubringen. Aber manchmal ist es auch nicht schlecht, wenn einer dies von aussen sieht und da werde ich natürlich meinen Aufgaben als Manager nachkommen. Jetzt ist aber erst einmal der ganze Tumult um Jack vorbei, und er kann sich voll darauf konzentrieren, den Moto3-Titel zu gewinnen.»

Skeptische Stimmen

Welcher Top-Pilot aus der MotoGP auch gefragt wurde, ob sie einen Sprung von der Moto3 direkt in die MotoGP befürworten würden, keiner hielt es für eine besonders gute Idee. «Die Zeit, die ich in der Moto2 zum Lernen hatte, hätte ich niemals entbehren können», so Marc Márquez.

«Jack ist sicherlich ein Riesentalent, aber ich weiss nicht, ob es so eine gute Idee ist, gleich in die MotoGP zu kommen», meint auch Valentino Rossi.

Wie sich Miller, der wie Casey Stoner seine Anfänge bei den Kinderrennen im australischen Dirt Track hatte, tatsächlich entwickeln wird, muss die Zukunft zeigen. Aber so ein Aufbau-Programm hat es bislang noch nie gegeben. ♦

Superbike-WM

Umschwung bei Aprilia!



Melandri Jerez-Gala und die Gresini-Fusion bringen Optionen

Von JOHANNES ORASCHE und PAOLO GOZZI

Aprilia hat nach den jüngsten Leistungen von Marco Melandri umgeschwenkt. Der 31 Jahre alte Italiener soll noch ein Jahr in der Superbike-WM verbringen.

Aprilia-Besitzer Roberto Colanino hatte in Misano offiziell die Rückkehr von Aprilia in die MotoGP-WM ab 2015 verkündet. Das Traditionshaus aus dem Veneto wird dafür die Team-Struktur von Fausto Gresini nutzen, mit dem ein Vertrag bis 2018 geschlossen wurde. Was als fix galt, tritt wohl nicht ein: Marco Melandri wird 2015 noch nicht auf der überarbeiteten ART sitzen. Aprilia will «Marcio» nochmals die Chance auf den WM-Titel geben, der in der MotoGP-WM noch lange nicht in Sicht ist.

Neues Werksteam?

Im Moment geht es darum, von wem und wie die Aprilia eingesetzt werden. Nachdem lange spekuliert wurde, Alstare, Red Devils Roma oder Althea könnten die Aprilia-Bikes 2015 in der Superbike-WM übernehmen, sind nun erste Details zur Teamstruktur durchgesickert: Aprilia will die komplexe Technik der RSV auch in der neuen Evo-Ära nicht ganz aus der Hand geben. Eine Option lautet nämlich, rund um Giulio Bardi, der aktuell die aussichtslose amerikanisch-indische Buell-EBR-Truppe managt, ein neues Team aufzuziehen – allerdings nur mit einem Fahrer – eben Melandri.

Darüber würde sich auch Promoter Dorna sehr freuen. Erste positive Gespräche zwischen Aprilia-Rennboss Albesiano und Bardi sind bereits erfolgt, obwohl Bardi dies bestreitet, weil er vertraglich an Buell gebunden ist. Bardi war unter anderem auch bei Yamaha Italia tätig, wo Melandri 2011 das erste Jahr in der Superbike-WM verbrachte. Melandri fuhr in der Superbike-WM seit 2011 bisher 18 Laufsiege für drei verschiedene Hersteller ein. Melandri könnte bald Biaggi (21 Siege) als erfolgreichsten Italiener der Superbiker ablösen.

Viele Ressourcen frei

Bestätigt ist: Bei Aprilia Corse in Noale wird an neuen SBK-Aggregaten unter den technischen Vorgaben für 2015 gearbeitet. Das neue Team wird also mit einer Werkstruppe gleichzusetzen sein.

Der Meinungsumschwung von Melandri kam auch, weil durch die Fusion mit Gresini in der MotoGP-WM bei Aprilia plötzlich noch genügend Ressourcen für die Superbike-WM frei wären und jetzt wohl auch genutzt werden.

Auf der EICMA in Mailand wird Aprilia überdies eine überarbeitete Version der RSV4 vorstellen, die bereits den Regeln der Superbike-WM ab 2015 Rechnung trägt. In der MotoGP-Truppe ist für 2015 und 2016 der Spanier Álvaro Bautista fix.

Als zweiter Pilot ist Michele Pirro im Gespräch, auch Danilo Petrucci hatte bis zuletzt gute Chancen, er geht aber zu Ducati Pramac. ♦



Jack Miller: Wird er auch die über 250 PS der MotoGP-Honda so gut im Griff haben?

Nachdenklich: In Misano hatte Marc Márquez den ersten Rennsturz der Saison

Von IMRE PAULOVITS

In Misano ist WM-Leader Marc Márquez beim Versuch, seinen zwölften Saisonsieg zu holen, gestürzt. Im MSA-Interview schildert er die Hintergründe und verrät, wie er die Saison nun weiterplant.

So viel Vorsprung, wie du in der WM hast, hättest du das Rennen in Misano nicht unbedingt gewinnen müssen. So bist du gestürzt. **MARC MÁRQUEZ:** Mein Ziel ist es, die Meisterschaft so früh wie möglich zu gewinnen, und wenn man gewinnt, bekommt man die meisten Punkte. Das war bislang meine Mentalität, und so habe ich es bis zu diesem Rennen jedes Mal versucht. Ich konnte es mir bei diesem Vorsprung ja leisten. Ich habe immer gesagt, dass ich meine Punkte verwalte, aber nicht indem ich nur um Positionen fahre. Ich kann sie auch verwalten, indem ich mehr riskiere. Ich habe in Misano dieses Risiko auf mich genommen, aber Valentino und auch Jorge waren stärker als ich. Ich habe versucht, Valentino zu folgen, vielleicht muss ich jetzt nach diesem Sturz meine Mentalität ändern. In Aragón vielleicht noch nicht, denn das ist mein Heimrennen. Aber bei den anderen Rennen werde ich mich wohl zügeln und Punkte für die Weltmeisterschaft mitnehmen.

Wie ist dein Sturz eigentlich genau passiert?

Es war komplett mein Fehler. Im Rennen war ich endlich glücklich mit meinem Bike. Am Tag zuvor war es mir nicht gelungen, das Tempo der Yamaha-Piloten zu gehen, im Warm-up hatten wir es geschafft, mein Motorrad so zu verbessern, dass ich ihnen nun folgen konnte, und das stimmte mich zuversichtlich. Als ich dann hinter Valentino war, habe ich versucht, etwas abzukühlen und ruhiger zu werden. Doch dann habe ich einen dummen Fehler gemacht, bin in der Kurve zu weit nach innen gefahren, habe die Curbs berührt, und in dieser Kurve konnte man auf ihnen nicht fahren. Mir ist die Front eingeklappt und ich bin gestürzt. Aber mit Hilfe der Streckenposten habe ich das Bike wieder in Gang bekommen und konnte das Rennen beenden, sogar mit einem Punkt. Man kann nie wissen, wofür der in Zukunft noch gut sein wird. **Glaubst du, dass du bis zum Schluss mit Rossi um den Sieg hättest kämpfen können?**

Vor dem Sturz habe ich einen kleinen Fehler in der ersten Kurve gemacht, dabei aber nicht viel Zeit verloren. Ich bin absichtlich nicht ganz dicht aufgefahren, sondern bin ihm im

Marc Márquez

«Titel so früh wie möglich gewinnen»

Zur Person

Marc Márquez

Geburtsdag 17. Februar 1993

Geburtsort Cervera (E)

Herkunftsland Spanien

ERFOLGE

2001 Katalanischer Meister MiniEnduro
2004 2. katalan. Meistersch. 125GP
2005 Katalanischer Meister 125GP
2006 Katalanischer Meister 125GP
2007 8. spanische Meisterschaft 125GP
2008 WM-13. 125GP (KTM)
2009 WM-8. 125GP (KTM)
2010 Weltmeister 125GP (Derbi)
2011 Vize-Weltmeister Moto2 (Suter)
2012 Weltmeister Moto2 (Suter)
2013 Weltmeister MotoGP (Honda)
2014 derzeit WM-1. MotoGP (Honda)

43 GP-Siege (17 MotoGP, 16 Moto2, 10 125GP), 66 Podestplätze, 47 Pole-Positionen

Abstand von etwa vier Zehnteln gefolgt, wie Jorge in Silverstone. Ich mag es nicht, so dicht dran zu sein. Auch die Pace war nicht ausserordentlich schnell, 1:25,5, 1:25,6, ich musste nicht einmal sonderlich hart für diesen Sieg gearbeitet. Ich war hinter ihm und es hat

«Vielleicht muss ich jetzt meine Mentalität ändern.»

MARC MÁRQUEZ



eine Menge Spass gemacht, die vielen Fans haben unglaublich gejubelt. Es ist auch sehr schön, einen 35-Jährigen zu sehen, der noch so hart pusht und gewinnen kann.

Wo war Rossi mit der Yamaha stärker als du?

Es ist merkwürdig, denn er war es gerade beim Beschleunigen, dabei ist Honda dort sehr stark. Aus irgendeinem Grund konnten wir diesmal dort nicht mithalten. Vielleicht hatten wir auch nicht die allerbeste Abstimmung bei der Elektronik, vielleicht habe auch ich nicht genug mit meinem Körpergewicht gespielt, aber auf alle Fälle haben wir dort verloren. In den Kurven war ich schnell, nur in den letzten drei schnellen Kurven war die Yamaha etwas stabiler. Aber ohne Sturz hätte ich auch mit der Honda um den Sieg kämpfen können.

Valentino Rossi glaubt, er hätte auch gewonnen, wenn du nicht gestürzt wärest.

Wenn er das sagt. Man kann es nie wissen. Aber er hatte in FP4 und auch im Warm-up die beste Pace, er war klar der Favorit für dieses Rennen.

Du scheinst das Vorderrad mehr gepusht zu haben als bei den Rennen bisher und es weniger unter Kontrolle gehabt zu haben.

In den Runden 2 bis 4 war ich über dem Limit, es war auch nicht einfach, an Jorge vorbeizukommen. Aber nachdem ich Valentino eingeholt hatte, konnte ich mich etwas entspannen. Gut, dabei habe ich dann einige Fehler gemacht. Wir hatten vielleicht nicht das beste Set-up, aber in Brünn musste ich viel noch mehr pushen als in Misano.

Dein Qualifying in Misano sah von aussen etwas merkwürdig aus, auch deine Rundenzeit war schwächer als sonst.

Das war auch eine aussergewöhnliche Situation. Der erste Trainingstag in Misano war völlig verregnet, und am zweiten

hatten wir wirklich Probleme mit dem Set-up, sowohl in der FP3 als auch in der FP4, als es um die Rennabstimmung ging. So haben wir die 15 Minuten des Qualifyings noch einmal genutzt, um weiter nach einer brauchbaren Abstimmung zu suchen. Wir haben unterschiedliche Dinge probiert. Es war meine Entscheidung, die Quali zu opfern. Natürlich habe ich zum Schluss für eine Runde gepusht, um möglichst weit vorn in der Startaufstellung zu stehen. Aber mir war es viel wichtiger, die Abstimmung für das Rennen zu finden. Dann haben wir auch noch im Warm-up weitergemacht.

Warum war es so schwierig, die Abstimmung zu finden?
In FP4 habe ich mit einem Motorrad angefangen, dann bin ich auf das andere gewechselt. Dann habe ich vorn einen anderen Reifen versucht. Irgendwie war das Bild noch nicht klar, so habe ich die Entscheidung getroffen, im Qualifying weiterzusuchen. Da sind wir dann zweigleisig gefahren. Zunächst haben wir an unserer Pace gearbeitet, weil ich aber nicht zufrieden war, haben wir einfach radikal andere Dinge probiert. Auf dieser Weise haben wir eine Menge Informationen gesammelt, aus der meine Mannschaft weitere Ideen erarbeitet hat.

Wo lag dabei dein Problem?
Ich habe einfach kein Vertrauen zu Front bekommen. So konnte ich, wenn ich gepusht habe,

haben wir wirklich Probleme mit dem Set-up, sowohl in der FP3 als auch in der FP4, als es um die Rennabstimmung ging. So haben wir die 15 Minuten des Qualifyings noch einmal genutzt, um weiter nach einer brauchbaren Abstimmung zu suchen. Wir haben unterschiedliche Dinge probiert. Es war meine Entscheidung, die Quali zu opfern. Natürlich habe ich zum Schluss für eine Runde gepusht, um möglichst weit vorn in der Startaufstellung zu stehen. Aber mir war es viel wichtiger, die Abstimmung für das Rennen zu finden. Dann haben wir auch noch im Warm-up weitergemacht.

Warum hast du so oft schlechte Starts?
Mein Hauptproblem ist, dass ich beim Start nicht konstant genug bin. Mit Honda arbeiten wir viel daran, seit letztem Jahr haben wir uns auch verbessert, denn da waren meine Starts wirklich ein Desaster. Aber ich will mich in dieser Hinsicht noch weiter verbessern.

Bei den Brünn-Tests hast du einen Rutscher abgefangen, bei dem du bereits mit der Schulter auf dem Boden warst. Wie war das möglich?

Ich hatte viel Glück. Das war ein sehr langer Rutscher, ich hatte viel Zeit zum Nachdenken. Da habe ich gedacht, ich versuche einfach Gas zu geben, vielleicht richtet es das Bike auf. Und es hat geklappt.

Du jagst jetzt noch immer den Rekord von Mick Doohan mit zwölf Siegen in einer Saison.

Mick ist eine Legende und ich habe ein sehr gutes Verhältnis zu ihm. Seit ich in der MotoGP fahre, sprechen wir viel, wenn wir gemeinsam auf Veranstaltungen oder in Australien sind. Ich habe jetzt noch fünf Rennen in diesem Jahr vor mir, um seinen Rekord einzustellen oder zu überbieten. Es wäre sicher schön, wenn es gelänge. Mick war ein Fahrer, der immer hundert Prozent gepusht hat, dem es nie genug war, ich mag diesen Stil.

Würdest du gerne seine 500er probieren?
Eines Tages ganz sicher, aber nur für ein paar Runden. Das MotoGP-Bike liegt mir sicher besser.

Was hältst du von der Leistung der Ducati-Piloten?

In Misano hat Ducati vorher getestet, da habe ich schon erwartet, dass sie dort schnell sein werden. Iannone ist ausserdem immer sehr schnell, wenn er jemandem nachfährt. In Misano im Qualifying war ich es eben. Ducati hat sich in dieser Saison stark verbessert, aber unsere Gegner sind nach wie vor die Yamaha-Piloten. ♦

Warum waren die Rundenzeiten langsamer als letztes Jahr?

Die Strecke ist an einigen Stellen weicher geworden. Der Grip war im Trocken eigentlich ganz in Ordnung, im Regen hingegen sehr rutschig.

Nach dem Brünn-Test hattest du überlegt, das 2015er-Motorrad eventuell schon dieses Jahr einzusetzen. Wird es nun passieren?

Mir hat das 2015er-Motorrad sehr gut gefallen, das Konzept ist sehr gut und ich hatte in den paar Runden, die ich gefahren bin, eine Menge Spass. Aber wir haben letztendlich beschlossen, mit dem 2014er-Motorrad weiterzumachen, das nächste Mal werde ich das 2015er-Bike am Ende der Saison bei den Valencia-Tests fahren.

Warum hast du so oft schlechte Starts?

Mein Hauptproblem ist, dass ich beim Start nicht konstant genug bin. Mit Honda arbeiten wir viel daran, seit letztem Jahr haben wir uns auch verbessert, denn da waren meine Starts wirklich ein Desaster. Aber ich will mich in dieser Hinsicht noch weiter verbessern.

Bei den Brünn-Tests hast du einen Rutscher abgefangen, bei dem du bereits mit der Schulter auf dem Boden warst. Wie war das möglich?

Ich hatte viel Glück. Das war ein sehr langer Rutscher, ich hatte viel Zeit zum Nachdenken. Da habe ich gedacht, ich versuche einfach Gas zu geben, vielleicht richtet es das Bike auf. Und es hat geklappt.

Du jagst jetzt noch immer den Rekord von Mick Doohan mit zwölf Siegen in einer Saison.

Mick ist eine Legende und ich habe ein sehr gutes

Verhältnis zu ihm. Seit ich in der MotoGP fahre, sprechen wir viel, wenn wir gemeinsam auf Veranstaltungen oder in Australien sind. Ich habe jetzt noch fünf Rennen in diesem Jahr vor mir, um seinen Rekord einzustellen oder zu überbieten. Es wäre sicher schön, wenn es gelänge. Mick war ein Fahrer, der immer hundert Prozent gepusht hat, dem es nie genug war, ich mag diesen Stil.

Würdest du gerne seine 500er probieren?

Eines Tages ganz sicher, aber nur für ein paar Runden. Das MotoGP-Bike liegt mir sicher besser.

Was hältst du von der Leistung der Ducati-Piloten?

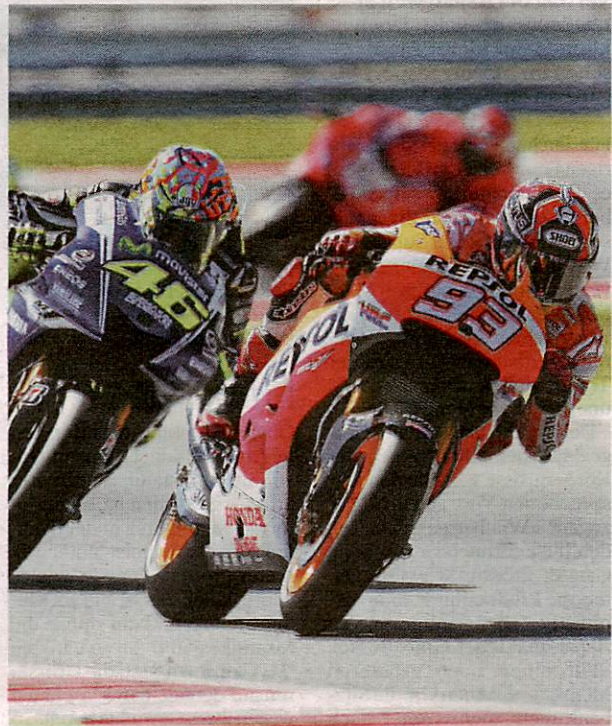
In Misano hat Ducati vorher getestet, da habe ich schon erwartet, dass sie dort schnell sein werden. Iannone ist ausserdem immer sehr schnell, wenn er jemandem nachfährt. In Misano im Qualifying war ich es eben. Ducati hat sich in dieser Saison stark verbessert, aber unsere Gegner sind nach wie vor die Yamaha-Piloten. ♦



Am Limit: Márquez wollte in Misano die Probleme überfahren



Krisensitzung: Das Team hatte mit der Abstimmung Probleme



Márquez (93) und Rossi: «Konnte sein Tempo gut mitgehen»

MotoGP

Rossis fast unerklärlicher Sieg

Von IMRE PAULOVITS

Valentino Rossi bezeichnet seinen Sieg in Misano als den grössten seiner Karriere. Der 35-jährige Italiener hat dabei gar Unerklärliches geleistet.

Einen Altersrekord hat Valentino Rossi mit seinem Sieg in Misano nicht gebrochen. Der älteste Pilot, der je einen GP gewonnen hat, ist Arthur Wheeler, der 1962 46 Jahre und 70 Tage alt war, als er beim GP von Argentinien den 250er-Lauf gewann. Den Altersrekord in der Königsklasse hält Jack Findlay, der 1977 auf dem Salzburgring mit 42 Jahren und 85 Tagen gewonnen hat. Auch in der Neuzeit des MotoGP war Troy Bayliss mit 37 Jahren und 231 Tagen älter als Valentino Rossi heute, als er 2006 den GP von Valencia gewann. Aber seit dem ersten GP-Sieg von Rossi beim GP Brünn 1996 waren 18 Jahre und 27 Tage vergangen, damit hat er den bisherigen Rekord von Loris Capirrossi mit 17 Jahren und 49 Tagen gebrochen, dazu hat Rossi als

Erster mehr als 5000 WM-Punkte gesammelt.

Dies ist trotzdem nicht das Ungewöhnlichste an Rossis Sieg. Es gab auch andere grosse Champions, die nach einer Durststrecke wieder an die Spitze kamen, aber Rossi hat dafür im letzten Winter seinem Fahrstil komplett umgestellt, und das widerspricht sogar den gängigen Theorien der Sportwissenschaft.

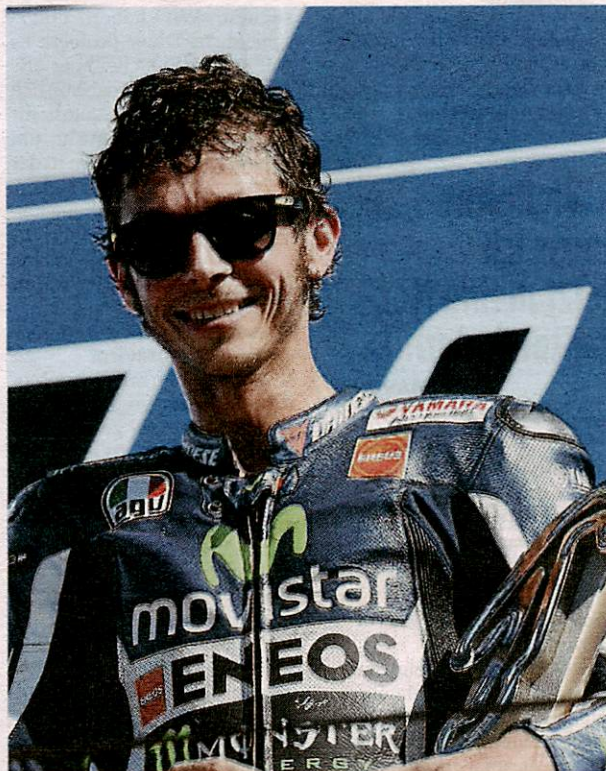
Unglaubliche Kopfarbeit

Die Entwicklung, die ein Mensch durchmacht, um körperliches Geschick zu erlangen, nennt man den motorischen Lernprozess. Die Übung, die den Meister macht, erfolgt, indem die Steuerung der Bewegungsabläufe zunächst bewusst durch das Grosshirn, dann vom Kleinhirn und schliesslich vom Rückenmark und dann automatisch erfolgt. «Wenn man zum Beispiel 5000 Wiederholungen geübt hat, um etwas zu können, braucht man theoretisch wieder 5000 Wiederholungen, um dies zu über-

schreiben», erklärt Sportarzt Dr. Christoph Scholl.

Rossi hat die Umstellung aber über den Winter geschafft, indem er die Aufnahmen der letzten Saison am Bildschirm genau analysiert, seinen Fahrstil mit dem von Marc Márquez genau verglichen und daraus die seiner Meinung nach effizienteste Fahrweise zusammengestellt hat. Er konnte es nicht in der Praxis ausprobieren, er kam zum ersten Test nach Sepang und fuhr komplett anders als zuvor. Damit hat er etwas, das sich in über 25 Jahren Motorradfahren aufgebaut hat, innerhalb von drei Monaten rein mit seinem Willen und Bewusstsein überschrieben.

«Das können nur ganz ungewöhnliche Menschen mit einem äusserst starken Willen», bestätigt Dr. Scholl. Rossi selbst hat in Misano beteuert: «Ihr seht heute den besten Valentino Rossi, den es je gegeben hat. Die Konkurrenz und das Niveau sind heute viel höher, als zu den Zeiten, in denen ich zehn Siege in einem Jahr einfahren konnte.» ♦



Valentino Rossi: Neuer Rekord vom ersten zum letzten GP-Sieg

MotoGP

Kein Sport für grosse Fahrer

Von IMRE PAULOVITS

Loris Baz verlor seinen Vertrag bei Aspar, weil er 1,93 Meter gross ist. Doch können nur kleine Menschen im Motorradsport bis ganz an die Spitze kommen?

Für den hochtalentierten 21-jährigen Franzosen Loris Baz muss es die Ernüchterung seines Lebens gewesen sein. Bisher ist seine Karriere in der Superbike-WM steil, und teils mit Kontroversen ähnlich denen von Marc Márquez verlaufen, und just, wo er seinem Ziel MotoGP bereits greifbar nah war, ist dieser Traum vielleicht für immer in unerreichbare Ferne gerückt.

Doch wieso hat Teamchef Jorge Martínez allein wegen der Körpergrösse von Baz den versprochenen Vertrag zurückgezogen? «Wir hatten schon bei den 188 Zentimetern von Leon Camier grösste Schwierigkeiten, die Production-Honda vernünftig abzustimmen», so Aspar-Teamchef Gino Borsoi. «Für einen noch grösseren Menschen können wir die Sitzbank nicht mehr weiter nach hinten versetzen, die gesamte



Loris Baz: Auf der Superbike-Kawasaki gut zusammengefasst

Balance des Bikes wäre so ruiniert, dass es sich nicht mehr konkurrenzfähig abstimmen lässt.»

Für Zwerge konzipiert

Obwohl die Menschheit in den letzten hundert Jahren im Schnitt um zehn Zentimeter grösser geworden ist, sind Motorrad-Rennfahrer in der Weltmeisterschaft meist unter 1,75 Meter gross. Wenn sie, wie es heute üblich ist, bereits als Kinder anfangen, dann durch die Minibikes und Moto3 in die WM kommen, sind die Grösseren auf den kleinen Maschinen wegen ihres Gewichts bereits so im Nachteil, dass sie bei diesem

Selektionsprozess durch den Rost fallen, und so können sie gar nicht bis zu den leistungsstarken Maschinen gelangen, auf denen das Leistungsgewicht nicht mehr so sehr anders wäre. Die Hersteller selbst konzipieren die Maschinen deshalb für die vorhandene Idealgrösse in der WM, und da für die ideale Haftung der Einheitsreifen ein bestimmter Pitch, das heisst die Verlagerung von Gewicht beim Bremsen und Beschleunigen, nötig ist, besteht ein sehr sensibles Gewichtsverhältnis, das die MotoGP-Bikes erst auf diesen Niveau fahren lässt.

Auf der anderen Seite dieser Skala ist Dani Pedrosa angesie-



Dani Pedrosa: Die MotoGP-Honda wurde für kleine Fahrer gebaut

delt. Viele halten es für fast unmöglich, wie er es schafft, den nötigen Gewichtstransfer auf einem MotoGP-Bike aufzubringen.

Valentino Rossi hat es mit seinen 183 Zentimetern zu neun WM-Titeln gebracht, glaubt aber selber, dass dies mit zehn weiteren Zentimetern kaum möglich gewesen wäre. Dazu baut Honda meist die kleineren Maschinen als Yamaha.

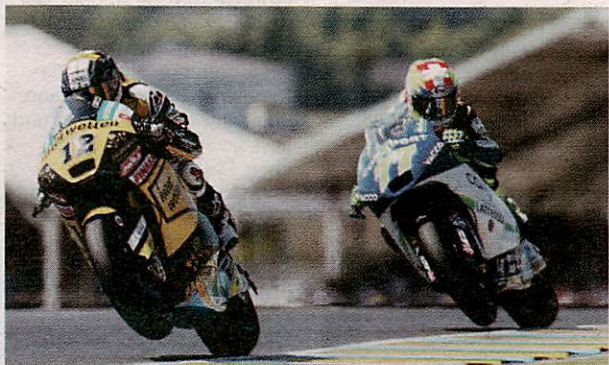
Alles schon mal da gewesen

Dieter Braun war mit seinen 188 Zentimetern sogar mal 125er-Weltmeister. «Das war auch damals nicht einfach», gesteht der heute 71-jährige Deutsche.

«Und die Motorräder sind seither noch einmal kleiner geworden. Die Physik hat sich natürlich nicht verändert. Wenn heute auch viel über Massenverteilung gesprochen wird, mir war das damals schon klar. Ich wusste, dass ich nicht einfach den Sitz weiter nach hinten setzen konnte. Ich habe Lenkerstummel mit mehr Vorversatz gemacht, dafür musste die Verkleidung weiter vorne montiert werden. So richtig gut hinbekommen haben es Toni Mang und Sepp Schlögl. Aber auch so hatte ich durch meine Grösse mehr Wheelie-Neigung und beim Bremsen ist mein Hinterrad früher hochgestiegen.» ♦

Moto2

Kalex als sicherer Wert



Lüthi (12), Aegerter (77): Konkurrenz liegt in der Natur der Sache

Das neue Schweizer Dream- Team mit Dominique Aegerter und Tom Lüthi macht 2015 Jagd auf den WM-Titel. Noch sind aber Personalfragen offen.

Dass der aktuelle WM-Vierte, Dominique Aegerter (24), und der einen Rang und 30 Punkte dahinter liegende Tom Lüthi (28) in der kommenden Saison nicht direkt im selben Team fahren werden, hat zwei Gründe: Erstens sind pro eingeschriebenes Team nur zwei Fahrer erlaubt, und zweitens besitzt der Dritte im Bunde, der Westschweizer Robin Mulhauser, längst einen hieb- und stichfesten Vertrag für 2015 mit dem Technomag-carXpert-Team.

Doch für Teammanager Fred Corminboeuf und insbesondere den Financier im Hintergrund, den Grossindustriellen Olivier Métraux, war das kein Problem. Aegerter und Mulhauser treten weiterhin unter der Technomag-carXpert-Flagge an, während Lüthi, der den Startplatz und den bisherigen Hauptsponsor Interwetten mitgebracht hat, im neu gegründeten Team Derendinger-Interwetten untergebracht wird (Garagen- und Autohof-Spezialist Derendinger gehört ebenfalls zu Swiss Automotive Group von Olivier Métraux).

«Ich finde die getroffene Lösung schlicht genial», freut sich Tom Lüthi. «Denn erstmals in meiner Karriere habe ich einen gleichwertigen Teamkollegen, der mit demselben Material ausgestattet sein wird. Bisher musste ich immer alles allein machen. Domi und ich kommen gut miteinander klar, alles andere ist Mediengeschrei. Na-

«Die Entscheidung für Kalex war sehr schwierig.»

DOMINIQUE AEGERTER

türlich werden wir uns auf der Strecke bekämpfen. Aber das liegt ja in der Natur der Sache, dass jeder der Beste sein will.»

Lüthi: «Ein Hammerteam»

Lüthi hat im Unterschied zu früher keinen direkten Einfluss mehr bei Personalfragen. «Diese Entscheidungen treffen nun Fred Corminboeuf und Olivier Métraux. Ich kann nur sagen, dass ich bis jetzt ein Hammerteam hatte und für jeden meiner Leute, auch für Cheftechni-



Lüthi: «Geniale Lösung»

ker Alfred Willecke, die Hand ins Feuer lege», betont Lüthi.

Der 125er-Weltmeister von 2005 gibt zu, dass die Gespräche mit dem Aspar-Team für die MotoGP-Klasse ziemlich ernsthaft waren: «Ich war noch nie so nah am Umstieg dran. Aber die Unsicherheiten und die Frage, ob Nicky Hayden zurückkehren würde, zogen sich zu lange hin. Ich musste eine Entscheidung fällen, sonst wäre die Moto2-Türe zu gewesen.»

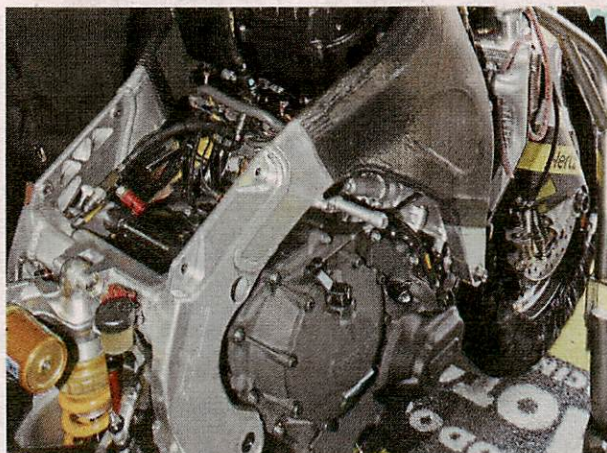
Hat Lüthi kein Bedauern wegen des Wechsels von Suter zu Kalex? «Wir hatten Superjahre zusammen und haben einiges erreicht. Aber es war ein Teamentschied, hinter dem wir alle stehen. Natürlich ist Kalex ein sicherer Wert, aber die Arbeit wird deswegen nicht geringer.»

Aegerter: «Risiko geringer»

Dominique Aegerter, der seine sämtlichen fünf Moto2-Jahre auf Suter bestritten hat, bestätigt Lüthi's Worte: «Es war eine sehr schwierige Entscheidung. Ich habe mit Suter dieses Jahr auf dem Sachsenring gewonnen und ein sehr gutes Verhältnis mit den Technikern gehabt. Doch mit Kalex ist das Risiko geringer. Das lässt sich nicht leugnen, wenn man die aktuelle WM-Tabelle anschaut.» ♦ ML



Aegerter: Sachsenring-Sieg



Suter-Chassis: Der Schweizer Hersteller verliert seine Zugpferde

Moto2

Das fünfte Element

2015 werden die Schweiz hinter Spanien die zweitstärkste Moto2-Macht sein. Zu Lüthi, Aegerter, Krummenacher und Mulhauser gesellt sich neu Jesko Raffin.

2012 tauchte der Name Jesko Raffin erstmals im GP-Sport auf: Der damals 16 Jahre junge Schweizer aus Zürich (er gewann 2011 den Yamaha-R6-Cup im Rahmen der IDM) ersetzte seinen verletzten Landsmann Randy Krummenacher für drei Moto2-Rennen und belegte auf einer Kalex des Teams Grand Prix Switzerland in Misano Rang 28, in Motegi Rang 29 und in Malaysia in einem ausfallsreichen Rennen Rang 19.

Danach schickte ihn sein Förderer und Manager Marco Rodrigo in die spanische Moto2-Meisterschaft (CEV) zurück, wo Raffin seit zwei Jahren mit einer Kalex des Junior-Teams von Sito Pons für Furore sorgt. 2013 belegte er den vierten Schlussrang hinter den heutigen GP-Piloten Roman Ramos, Alejandro Mariñalarena und Hafiz Syahrin, 2014 führt er nach sieben von zehn Läufen und fünf Siegen die Tabelle überlegen vor dem ebenfalls mit dem Umstieg bzw. der

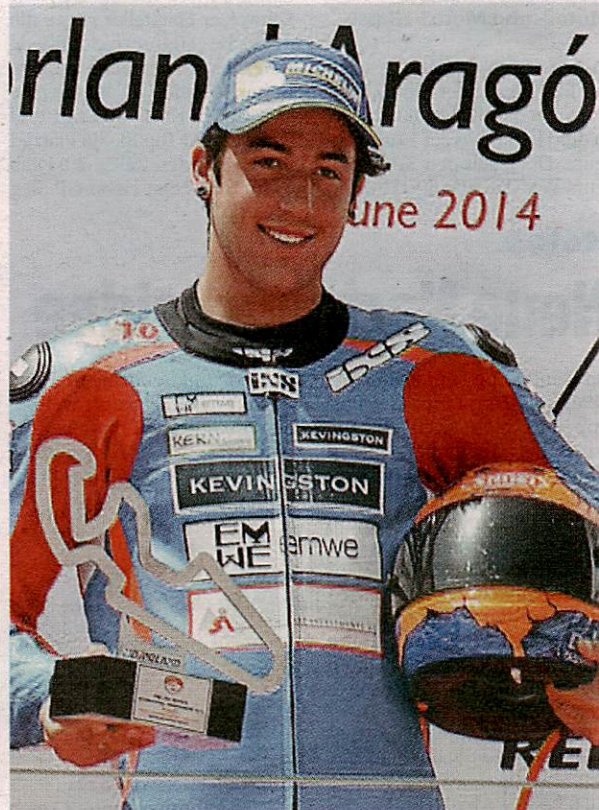
Rückkehr in die WM liebäugelnden Florian Alt an.

Beim Misano-GP vor zehn Tagen wurde der über mehrere Jahre vorbereitete Aufstieg Tatsache. Der jetzt 18 Jahre alte Raffin wird im spanischen Stop-and-Go-Team von Edy Perales mit einer Kalex die Moto2-WM-Saison 2015 bestreiten. Der Vertrag läuft über 2 Jahre, Raffins langjähriger Crewchief Michael Feiger wird mit von der Partie sein.

2015: Fünf Moto2-Schweizer?

Raffin, dessen Familie spanische Wurzeln besitzt, wird sich nach dem Abschluss der CEV-Saison (Finale ist erst am 16. November in Valencia) in Spanien intensiv vorbereiten. Er wird dort wohnen und in Cartagena an der Strecke eine Box besitzen und mit einer Moto2 (nach dem Testverbot im Dezember mit einer Honda CBR 600 RR) trainieren. «Doch zuerst will ich den CEV-Meistertitel sichern», erklärt Raffin.

Falls Randy Krummenacher in Aragón wie erhofft seinen Vertrag mit dem Ioda-Team verlängern kann, werden 2015 fünf Schweizer in der Moto2 antreten: Lüthi, Aegerter, Mulhauser, Krummenacher und Raffin. ♦ ML



Jesko Raffin (18): CEV-Leader und 2015 der 5. Moto2-Schweizer

MotoGP

Streit um Redding entbrannt

Scott Redding hat in Misano einen Vertrag mit Marc VDS für die MotoGP-Saison 2015 unterschrieben. Fausto Gresini will ihn jedoch nicht gehen lassen.

Es ist merkwürdig, wie sich Fausto Gresini in den letzten Wochen herumgewunden und seine Meinung geändert hat», kündigt sich Marc-VDS-Teamchef Michael Bartholemy, der ebenfalls auch Scott Reddings Manager ist. «Seit klar wurde, dass Gresini das Budget für sein Team mit Honda-Leasing-Maschinen nicht aufbringen kann, hatten wir mehrere Gespräche.

Zuletzt in Silverstone, wo auch die Honda-Leute dabei waren, hat er sich bereit erklärt, Scott aus dem zweiten Jahr seines Vertrags zu entlassen, weil darin klar von Honda-Motorrädern die Rede ist. Jetzt hat er es sich anders überlegt und will Scott auf die Aprilia setzen. Dabei hat es keinerlei Verhandlungen zwischen Scott und Aprilia gegeben.»

Hoffen auf Einigung

Honda will seinerseits den Vertrag mit Marc VDS so lange nicht unterschreiben, bis die Abtretungserklärung von Gresini vorliegt. «Da die Zeit drängt,

habe ich Gresini letzten Freitag noch eine E-Mail geschrieben mit der Bitte, bis Montag alles zu klären. Ich denke, dass wir im Recht sind, aber ein Prozess würde uns wertvolle Zeit kosten. Ich hoffe, dass Gresini einlenkt, dann könnten wir den Vertrag mit Honda bis Mittwoch in den Händen haben. Bis unsere Rechtsabteilung alles geprüft hat, sollten weitere zwei Tage vergehen, und ich hoffe, dass wir dann am Samstag in Aragón unterschreiben können. Eigentlich wollte ich das Ganze bis Mittwoch durchhaben und mich auf das Rennwochenende konzentrieren.» ♦ IP



Begehrt: Scott Redding

Moto2 / Moto3

Harte Zeiten für Suter Racing



Glücklichere Zeiten: Eskil Suter mit Moto2-Pilot Tom Lüthi

Suter verliert für 2015 die Spitzenpiloten in der Moto2- und Moto3-Klasse.

In den ersten drei Jahren nach der Einführung der Moto2-WM war Suter die klare Nummer eins in der Hierarchie der Konstrukteure. Doch seit den Konstrukteurs-WM-Titeln 2010/11/12 und

dem Fahrertitel 2012 durch Wunderkind Marc Márquez ist der Schweizer Hersteller gegen die deutsche Hightech-Schmiede Kalex ins Hintertreffen geraten. Beim Misano-GP klassierten sich sieben Kalex und nur drei Suter in den Top 10, die Plätze 1 und 2 gehörten Kalex. 2014 gab es für Suter erst einen GP-Sieg



Miguel Oliveira: Platz 3 auf dem Sachsenring, aber 2015 bei KTM

(Domi Aegerter auf dem Sachsenring), in der WM-Wertung besetzt Kalex die Ränge 1-3. 2015 werden wir wohl nach dem Absprung von Technomag-carXpert (Aegerter, Mulhauser) und Interwetten (Lüthi) zur erfolgreicheren Konkurrenz klar weniger Suter (aktuell 14) und mehr Kalex (aktuell 16) sehen.

Suter muss auch in der Moto3-Klasse, wo mit der aus Indien finanzierten Mahindra erstaunliche Resultate erreicht wurden, einen empfindlichen Rückschlag wegstecken: Die beiden bestklassierten Mahindra-Piloten Miguel Oliveira (P) und Brad Binder (ZA) wechseln ins Ajo-KTM-Team. ♦ ML

Moto3

Neue Nachwuchsidee

Da Daniel Epp sein bisheriges Team mit Tom Lüthi und Philipp Öttl nicht weiterführen wird, hat Teamchef Terrell Thien seinen Anteil wieder herausgelöst und er wird mit Philipp Öttl unter TT Motion weitermachen. «Das ganze bisherige Moto3-Team wird wie bisher weiterbestehen, vielleicht werden einige Aufgaben umverteilt», so Thien. «Beim Material ist KTM fix, wir hatten aber auch von Honda ein gutes Angebot.»

bei Ioda unterzubringen. Dazu wollen wir in Zukunft weitere Talente unter die Fittiche nehmen, und zwar als Langzeitprojekte, denn junge Fahrer brauchen einfach Zeit.» ♦ IP



Teambesitzer Terrell Thien

NACHRICHTEN

Brüche bei Di Meglio und de Angelis

MotoGP Alex de Angelis, der den Platz von Colin Edwards bei Forward-Yamaha eingenommen hat, fuhr das Rennwochenende in Misano unter starken Schmerzen und liess sich deshalb untersuchen. Dabei wurde ein gebrochenes Kahnbein rechts festgestellt. Der 30-Jährige will sich einer Magnet- und Laser-Therapie unterziehen und versuchen, in Aragón wieder zu fahren. Mike Di Meglio hat sich bei seinem Rennsturz in Misano die Mittelhandknochen des kleinen und des Ringfingers links gebrochen und liess sich in Barcelona operieren. Auch der Franzose will versuchen, in Aragón zu fahren.

Wechsel auf Ducati schon in Aragón?

MotoGP Das Avintia-Team wird noch in dieser Saison von der selbst gebauten Kawasaki auf Ducati wechseln. Héctor Barberá wird am Dienstag (23. September) die GP14 in Mugello testen, dann soll entschieden werden, ob er schon in Aragón auf dem italienischen Bike im Open-Format antritt. Spätestens in Japan will das spanische Team den Wechsel vollziehen. Dazu haben sie einen Zweijahresvertrag mit Ducati für 2015 und 2016 unterschrieben. ♦ IP

KOMPAKT

MotoGP Nach dem Misano-GP hat Marc Márquez sein Versprechen wahr gemacht und einen Tag mit Valentino Rossi auf dessen Ranch Dirt Track trainiert. Mit dabei waren auch Francesco Bagnaia, Leon Camier, Loris Capirossi, Franco Morbidelli, Miguel Oliveira, Mattia Pasini, Tito Rabat und Bradley Smith.

MotoGP Vor 100 Jahren wurde der erste Grosse Preis von Australien ausgetragen. Deshalb wird Ex-Weltmeister Wayne Gardner am Samstag vor dem GP in Phillip Island eine Indian von 1914 fahren.

Moto3 Gresini-Pilot Niccolò Antonelli musste sein im Juli gebrochenes Schlüsselbein erneut operieren lassen. ♦ IP

Zeitplan und Statistik GP Aragón/E		(alle Zeiten in MESZ)
Freitag, 26. September 2014		
09.00-09.40	Moto3	1. freies Training
09.55-10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55-11.40	Moto2	1. freies Training
13.10-13.50	Moto3	2. freies Training
14.05-14.50	MotoGP	2. freies Training
15.05-15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 27. September 2014		
10.00-09.40	Moto3	3. freies Training
09.55-10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55-11.40	Moto2	3. freies Training
12.35-13.15	Moto3	Qualifying
13.30-14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10-14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.05-15.50	Moto2	Qualifying
Sonntag, 28. September 2014		
08.40-09.00	Moto3	Warm-up
09.10-09.30	Moto2	Warm-up
09.40-10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Rennen Moto3	20 Rdn. 101,6 km
12.20	Rennen Moto2	21 Rdn. 106,6 km
14.00	Rennen MotoGP	23 Rdn. 116,8 km
Sieger 2013:		
125 ccm: Alex Rins (E) KTM		
Moto2: Nico Terol (E), Suter		
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda		
Pole-Position 2013:		
125 ccm: Alex Rins (E) KTM, 1:57,571		
Moto2: Nico Terol (E), Suter, 1:53,812		
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:47,804		
Schnellste Runde 2013:		
125 ccm: Philipp Oettl (D), Kalex-KTM, 1:59,681 (=152,7 km/h)		
Moto2: Esteve Rabat (E), Kalex, 1:54,288 (=159,9 km/h)		
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:48,565 (=168,3 km/h)		
Rundenrekorde:		
125 ccm: Philipp Oettl (D), Kalex-KTM, 1:59,681 (=152,7 km/h), 2013		
Moto2: Marc Márquez (E), Suter, 1:53,956 (=160,4 km/h), 2011		
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:48,565 (=168,3 km/h), 2013		

Schnell sein zahlt sich aus!

Jetzt neuen Leser werben und bis zu **60 Euro** sichern!



60 Euro
bis zum 10.10.2014



40 Euro
bis zum 17.10.2014



30 Euro
ab dem 18.10.2014

Gut zu wissen:
Um einen neuen Abonnenten zu werben, müssen Sie selbst nicht Abonnent sein.

Vorteile im Abo: ■ 14 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende ■ alle Ausgaben pünktlich frei Haus ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Bezug nach einem Jahr jederzeit kündbar

Online unter: www.motorsport-aktuell.com/cash

Ich bin der neue Leser von MOTORSPORT aktuell:

Ich erhalte MOTORSPORT aktuell ab der nächsterreichbaren Ausgabe wöchentlich frei Haus und zahle für 50 Ausgaben zzt. nur 86,-€. Nach einem Jahr kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland. Der neue Leser darf in den letzten 6 Monaten kein Abonnent von MOTORSPORT aktuell gewesen sein. Der neue Abonnent und der Empfänger der Prämie dürfen nicht identisch sein.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname (des neuen Lesers) _____ 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 bequem per Bankeinzug:

IBAN _____

Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 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.

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

Datum _____ Unterschrift für Ihren Auftrag _____

Ich habe den neuen Leser von MOTORSPORT aktuell gewonnen:

Als Dankeschön erhalte ich die Geldprämie als Verrechnungsscheck wie unten angegeben (Eingang des Poststempels zählt) innerhalb von 14 Arbeitstagen nach Zahlungseingang der Abogebühr.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname (des Werbers) _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Eingangsvermerk: (wird vom Leserservice ausgefüllt)

- Bei Bestellung bis zum 10.10.2014: 60 Euro Bargeldprämie Best.-Nr. 1220005
- Bei Bestellung bis zum 17.10.2014: 40 Euro Bargeldprämie Best.-Nr. 1220006
- Bei Bestellung ab dem 18.10.2014: 30 Euro Bargeldprämie Best.-Nr. 1220007

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

Das Angebot gilt nur in Deutschland.

WM Le Mans

Heisse Finger beim Champion



Bis Rennhalbzzeit lieferten sich Reeves/Cluze (77) und Birchall/Birchall (16) ein packendes Duell

Von MARKUS LEHNER

Reeves/Cluze konnten beim WM-Finale in Le Mans ihren bereits feststehenden Titel nicht mit einem Sieg feiern. Sie schieden in Führung liegend mit einem technischen Defekt aus.

Bei zu Beginn strahlendem Sonnenschein starteten die 15 Gespannen in ihr 18-Runden-Rennen. Die deutschen Teams fehlten, weil sie am gleichzeitig stattfindenden IDM-Finale in Hockenheim am Werk waren.

Das britisch-französische Duo Tim Reeves und Grégory Cluze stand bereits vor dem Finale als neue Weltmeister fest. Schon im Training hatten sie Probleme mit ihrem Gespann, mussten den Motor wechseln und konnten nur die letzten Minuten des zweiten Qualifyings ernsthaft auf Zeitenjagd gehen. Dennoch reichte es hinter den Birchall-Brothers Ben und Tom sowie den beim Heimrennen überraschend starken Franzosen Sébastien Delannoy und

Kevin Rousseau zum dritten Startplatz. Pole-Mann Ben Birchall grinst nach der Bestzeit: «Wir hatten keine freie Fahrt bei unserer Topzeit, und es wäre noch klar schneller gegangen. Aber gerade als wir richtig loslegen wollten, wurde das Training mit der roten Flagge abgebrochen. Aber was solls, wir stehen zuvorderst in der ersten Reihe, und nur das alleine zählt.»

Der Abbruch war wegen eines spektakulären Überschlags des finnischen Duos Petri Makkula/Harri Asumaniemi, bei dem sich der Passagier einen Arm brach, erfolgt.

Folgenreicher Crash in Runde 3

Die Birchalls erwischten den Start perfekt und bogen als Erste in die lange Rechtskurve ein. Doch Tim Reeves und Grégory Cluze lauerten bereits an ihrem Hinterrad. Und noch vor der ersten Schikane zwängten sich Reeves/Cluze am führenden Gespann vorbei. Als Dritter folgte Ex-Weltmeister Päiväranta mit Timo Karttiala im Boot,

und erst als Vierte die nicht sonderlich gut gestarteten Franzosen Delannoy/Rousseau, die sich gegen Gürck/Wechselberger zu wehren hatten. Das Harakiri-Ausbremsmanöver von Streuer/Koerts in der ersten Schikane endete im Kies, als Letzte gingen sie wieder ins Rennen.

«Ich hätte das Gespann nicht mehr lenken können.»

TIM REEVES

Die ersten Runden des Rennens verliefen spannend, die Führung wechselte mehrfach zwischen Reeves/Cluze und Birchall/Birchall. Auch der Kampf um Rang 3 zwischen Päiväranta und Delannoy war äusserst unterhaltsam.



WM-Titelfeier trotz Ausfall: Grégory Cluze, Tim Reeves

Runde 3 brachte die Vorentscheidung. Reeves und Birchall krachten zusammen, Päiväranta konnte davon profitieren und sich zwischen Reeves und Birchall auf Platz 2 schieben.

Reeves: Verbrannte Hände

In der Folge fuhr sich Reeves einen kleinen Vorsprung heraus, der für den Sieg zu reichen schien. Doch in Runde 9, also exakt zur Halbzeit, rollten die Spitzenreiter aus. «Beim Crash mit Birchall hat sich der Auspuff verbogen und danach die Hitze direkt gegen den Lenker abgestrahlt. Die Temperatur wurde mit der Zeit unerträglich. Ich hätte das Gespann nicht mehr steuern können, ohne mir die Hand zu verbrennen», erzählte der enttäuschte Tim Reeves im Ziel. «Schade, der Kampf hat viel Spass gemacht, die ständigen Positionswechsel waren aufregend.»

Reeves Enttäuschung hielt sich jedoch in Grenzen, denn der WM-Titel war dem LCR-Kawasaki-Duo schon vor dem

Finale nicht mehr zu nehmen gewesen.

Päiväranta konnte sich nicht lange an der geerbten Führung freuen, schon bald rauschten die Birchalls vorbei und legten rasch ein paar Sekunden zwischen sich und die Verfolger.

Auch um den zweiten Platz musste Päiväranta hart kämpfen und mehrere Attacken der Lokalmatadoren Delannoy/Rousseau abwehren. Die Franzosen waren aber auch mit Rang 3 zufrieden: «Ein Podestplatz beim Heimrennen ist immer gut», sagte stellvertretend Passagier Rousseau.

Top-3 eine Minute voraus

Mit mehr als einer Minute Rückstand auf die drittplatzierten Delannoy/Rousseau folgten deren Landsleute Le Bal/Lavorel als Vierte, das deutsch-schweizerische Duo Mike Roscher und Anna Burkard als Fünfte sowie als Sechste die Schweizer Jakob Rutz und Thomas Hofer. Roscher und Rutz belegen auch P5 und P6 in der WM-Gesamtwertung. ♦



In Loving Memory
Enrico Becker
1982 - 2014

TISSOT T+T
SWISS WATCHES SINCE 1853 SWISS WATCHES SINCE 1853 SWISS WATCHES SINCE 1853

Berührend: Auch die Seitenwagen-WM-Stars haben Enrico Becker nicht vergessen

SEITENWAGEN-WM / Resultate

Le Mans (F): 21. September 2014, Strecken 4185 m, Wetter trocken/bewölkt.
Rennen: 1. Birchall/Birchall (GB), LCR-Suzuki, 18 Runden in 31:14,118 (=144,7 km/h);
2. Päiväranta/Karttiala (FIN), LCR-BMW, +10,354 sec zurück;
3. Delannoy/Rousseau (F), LCR-Suzuki, +10,834;
4. Le Bal/Lavorel (F), LCR-Suzuki, +1:12,965; 5. Roscher/Burkard (CH), LCR-Suzuki, +1:18,737; 6. Rutz/Hofer (CH), LCR-Yamaha, +1:29,375; 7. Morbeau/Gadet (F), LCR-Suzuki, +1:36,972; 8. Gürck/Wechselberger (A), LCR-BMW, +1:37,810; 9. Streuer/Koerts (NL), LCR-Suzuki, +1:38,118; 10. Pärn/Heus (EST), LCR-Suzuki, + 1 Runde; 11. Vinet/Vinet (F), LCR-Suzuki, + 1 Runde; 12. Gallerne/Chesneau (F), RCN-Suzuki, + 1 Runde; 13. Axelsson/Noelands (S), ART-Suzuki, + 1 Runde. - Ausgeschieden in Runde 9: Reeves/Cluze (GB/F), LCR-Kawasaki.
Schnellste Runde: Birchall/Birchall (GB), LCR-Suzuki, in 1:41,839 (=147,9 km/h)

Endstand (nach 10 Läufen): 1. Reeves/Cluze, 201 Punkte; 2. Birchall/Birchall, 185; 3. Gürck/Wechselberger, 112; 4. Streuer/Koerts, 105; 5. Roscher/Burkard, 95; 6. Rutz/Hofer, 91; 7. Makkula/Asumaniemi, 78; 8. Gallerne/Chesneau, 47; 9. Steinhausen/Kölsch, 36; 10. Delannoy/Rousseau, 32.

Internet: www.fim-live.com

Le Mans

Nach 10 Jahren der zweite Titel



Von 54 gestarteten Teams kamen nach 24 Stunden und wechselhaften Witterungsbedingungen 40 in die Wertung

Von MARKUS LEHNER

Nach 2004 liess sich das französische GMT-Yamaha-Team in Le Mans beim 24-h-Klassiker ein zweites Mal als Weltmeister feiern.

Vor dem WM-Finale in Le Mans hatte das Schweizer Team Bolliger Kawasaki Switserland theoretisch noch Chancen auf den WM-Titel. Doch nur Ausfälle der französischen Teams GMT 94 und Suzuki Endurance hätten das Wunder möglich gemacht. Der erfahrene Roman Stamm fehlte bei der Schweizer Truppe wegen des IDM-Finales in Hockenheim, Landsmann und Ex-IDM-Piloten Marc Wildisen fuhr als Ersatz neben Horst Saiger und Daniel Sütter.

Doch die Franzosen machten bei ihrem Heimspiel vor 70 500 Fans keine Geschenke. Suzuki

Endurance gewann mit zwei Runden Vorsprung, GMT 94 sicherte sich als ebenso unbestrittene Zweite den zweiten WM-Titel nach 2004. Die SERT-Suzuki kam lediglich drei Stunden vor Schluss kurz in Schwierigkeiten, als Vincent Philippe in der Boxengasse bei einsetzendem Regen für einen raschen Reifenwechsel einige Meter rückwärts fuhr und mit einer 30-sekündigen Stop-and-Go-Stafe belegt wurde.

Doch die nur noch eine Runde zurückliegende GMT-Truppe machte keine Anstalten, Jagd auf die führende Suzuki, sondern sicherte Rang 2 und damit den WM-Titel nach hinten ab. Man wollte das Glück nach einen frühen, glimpflich verlaufenen Sturz von David Checa nicht nochmals herausfordern. «Das war komplett verrückt», lachte Checa im Ziel. «Nach nur 24 Sekunden lag ich bereits am

Boden und hatte Angst, mich verletzt zu haben und so die Yamaha nicht mehr an die Box zurückbringen zu können. Aber alles war okay, und 24 Stunden später bin ich immer noch da, und zwar auf dem Podest als neuer Weltmeister!»

3. WM-Endrang für Bolliger

Weniger Glück hatte das Bolliger-Team, welches mit 38 Runden Rückstand nur als 14. ins Ziel kam. «Mindestens 20 Runden haben wir durch technische Probleme verloren», erzählt Horst Saiger. «Zuerst wussten wir nicht, woher die Überhitzungsprobleme kamen. Es dauerte etwas, bis wir eine schadhafte Schlauchklemme als Ursache entdeckten. Schade, wir waren zu diesem Zeitpunkt weit. Eine Stunde vor Schluss gab dann noch ein Relais den Geist auf, zum Glück in der letzten Schikane vor dem

Ziel. So musste Wildisen wenigstens nur ein paar hundert Meter schieben.»

Zu diesem Zeitpunkt war Saiger längst nicht mehr mit von der Partie, Sütter und Wildisen mussten mehr als die Hälfte des Rennens allein bestreiten. «Ich hatte unheimliche Rückenschmerzen», erzählte der Österreicher, «es ging einfach nicht mehr. Ich habe es nach drei vollen Turns noch zweimal versucht, aber ich musste beide Male frühzeitig abbrechen.» Dass die Rückenprobleme von seinem schweren Sturz bei der TT auf der Insel Man herrühren, glaubt Saiger (42) nicht. «Ich denke da eher an Überlastung.»

Starker 3. Rang das YART-Team

Während die SRC-Kawasaki nach mehreren Stürzen und die TT-Legends-Honda mit technischen Problemen bereits in der ersten Rennhälfte die Segel

streichen musste, gab es für das diese Saison arg gebeutelte Yamaha Austria Team (YART) von Mandy Kainz mit Rang 3 endlich wieder ein Erfolgserlebnis. Dank diesem Resultat schafften sie es unter die Top 6 der WM-Endabrechnung.

Pech für Penz13.com

Die deutsche Superstock-Truppe von Penz13.com (Vallcaneras/Mercer/Van Keymeulen, BMW) verspielte ihre Chancen auf den Gesamtsieg in der Superstock-Wertung durch mehrere frühe Boxenstopps wegen Elektrikproblemen.

Die Superstock-Jahresgesamtwertung gewann das Suzuki-Junior-Team (Guittet/Masson/Black), das in Le Mans Platz 2 hinter Qatar Endurance (mit Moto2-Pilot Anthony West, A. Cudlin und Al Naimi) belegte. Hinter der Qatar-Truppe wurde das Penz13.com-Trio Dritte. ♦



TISSOT TISSOT TISSOT TISSOT
Titel für GMT94, Sieg für SERT-Suzuki, P3 für YART Yamaha



YART: Versöhnlicher Abschluss

ENDURANCE-WM / Resultate

24h Le Mans/F: 20./21. September 2014, 54 Teams am Start, 40 klassiert; Wetter: abwechselnd trocken/nass

1. Suzuki Endurance (Nigon/Delhalle/Philippe/F), Suzuki, 812 Rdn. in 24:02,444.
2. Yamaha GMT 94 (D. Checa/Foray/Gines/F), Yamaha, 810 Rdn.
3. Monster Energy YART (Parkes/Brookes/AUS, Morais/ZA), 804 Rdn.
4. Qatar Endurance (West/Cudlin/AUS, Al Naimi/O), Kawasaki, 802; 5. Suzuki Junior Team (Guittet/Masson/F, Black, GB), Suzuki, 800; 6. National Motos (Debise/Four/F, Tizon/E), 794; 7. Penz13.com (Pridmore/USA, Barrier/F, Allerton/AUS), BMW, 792; 8. Team R2CL (Gabbiani/F, Jones/AUS, Martin/GB), Suzuki, 790; - ferner: 14. Saiger/A, Sütter/Wildisen/CH), Kawasaki, 774; 18. Völper NRT 48 (Stuppi/D, Takada/J, Guyout/F), BMW, 754; 20. Motobox Kremer (Skach/Scherrer/D, Paavilainen/FIN), Suzuki, 752.

WM-Endstand (nach 4 Rennen): 1. Yamaha France GMT 94, 141; 2. Suzuki Endurance, 104; 3. Bolliger Kawasaki Switserland, 100; 4. National Motos, 80; 5. SRC Kawasaki, 72; 6. YART Yamaha Austria, 70; 7. Honda Racing, 63; 8. Motors Event, 60.

Transfermarkt

Hitzige Rochaden

Von JOHANNES ORASCHE

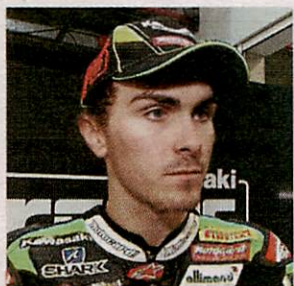
Das Theater rund um den jungen Franzosen Loris Baz geht weiter. Eugene Laverty hat davon profitiert und doch noch den Absprung in die MotoGP-WM geschafft.

Bei Suzuki Crescent gab man vergangene Woche den Kampf um Eugene Laverty offiziell auf. In einer Presseaussendung wünschte Teamboss Paul Denning dem Vize-Weltmeister bereits alles Gute. Kurios: Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine offizielle Aussendung von Lavertys neuem Arbeitgeber.

MSa-Recherchen ergaben jedoch: Der 27-Jährige wurde am Misano-Wochenende mit dem Aspar-Team einig. Laverty wird dort eine Production-Honda mit 2014er-Werksmotor steuern, die Honda-Liebkind Johnny Rea nicht gut genug war. Rea wird 2015 bei Kawasaki Teamkollege von Tom Sykes.

Kein guter Zug?

Ob Eugene Lavertys Absprung zu Aspar ausgerechnet jetzt gescheit war, wird sich zeigen. Marco Melandri wartet jedenfalls noch ein Jahr zu (siehe



Loris Baz: Auch Ducati ist voll

Thema der Woche auf S. 29). Er will sich erst Ende 2015 in die MotoGP schwingen, wenn die neue Ära mit Michelin beginnt, Einheits-Elektronik zum Einsatz kommt und die Verträge sämtlicher Assen auslaufen. Fakt ist: Der stolze Denning wirkte wegen der Rochade wieder mal gekränkt, wie schon Ende 2012, als ihm Sylvain Guintoli im letzten Moment einen Korb gab. Randy De Puniet könnte nun Lavertys Platz einnehmen.

Laverty muss sich aber auch im Klaren sein: Sein MotoGP-Engagement ist einzig und alleine wegen des geplatzen Deals von Loris Baz bei Aspar-Honda zu Stande gekommen. Der Franzose war aus Sicht der Aspar-Bosse Jorge Martínez und



Laverty (58), Haslam (91) und Rea wechseln 2015 die Teams

Gino Borsoi mit seinen 1,93 Metern viel zu gross für die kompakte Honda (s. S. 32), obwohl ihn die Dorna unbedingt in die MotoGP-WM hieven will.

Baz: Auch keine Ducati

Auf die Ducati Desmosedici schien Baz jedoch besser zu passen, denn der Franzose wurde in der vergangenen Woche mit Ducati Pramac in Verbindung gebracht. Dort wäre er 2015 neben Yonny Hernández gefahren. Doch bei Pramac bleibt alles in italienischer Hand. Teammanager Francesco Guidotti hat sich am Wochenende mit Petrucci geeignet. Baz hängt in der Luft.

Im Ducati-Lager muss sich auch das Team 3C demnächst

entscheiden, ob es den Schritt in die Superbike-WM wagen will. Projektleiter Ernesto Marinelli hat die bayrische Truppe mit Max Neukirchner und Xavier Fores extra bei der IDM am Eurospeedway besucht.

Fix an Bord wird 2015 hingegen die Barni-Ducati-Truppe sein, wo Leon Haslam eine der beiden Panigale steuern wird. Als zweiter Fahrer kommt wohl der Argentinier Leandri «Tati» Mercado eine Chance.

Fix: Haslam wird seinerseits 2015 bei Pata-Honda durch den aufstrebenden Supersport-Weltmeister Michael van der Mark ersetzt. Auch Sylvain Guintoli soll kurz vor der Unterschrift mit Honda stehen – als Ersatz für Rea. ♦

Supersport-WM

«Dream-Team» auch in der Supersport-WM?



Dominik Schmitter: Auf seiner Hagn-SKM-Yamaha waren in Jerez sämtliche Flächen genutzt

Von JOHANNES ORASCHE

Mit Dominik Schmitter und Kevin Wahr werden in Magny-Cours wieder zwei deutschsprachige Piloten in der Supersport-WM antreten. Für 2015 steht sogar ein Dream-Team zur Debatte.

Bei Schmitter, der in Jerez als Elfter ankam, ist das vorletzte WM-Rennen des Jahres in Frankreich bereits gesichert.

«Es ist in Jerez nix kaputt gegangen, deswegen können wir es wagen», sagt der Altstättener Yamaha-R6-Pilot mit Stolz. Der Spendenaufruf des Ostschweizers auf einer Spezial-Website hat Aufsehen erregt. «Ich habe Sponsoren für 500 Franken Platz auf der Verkleidung angeboten», sagt er augenzwinkernd.

Der Deutsche Kevin Wahr (25) wird mit seiner Yamaha R6 ebenfalls dabei sein. Der Nagol-

der, der auf Phillip Island P6 einfuhr, tüfelt dazu noch am Budget für 2015.

Schmitter spricht von drei Varianten. Eine Option wäre ein «Dream-Team»: Die Rede ist da nämlich von einer Truppe mit Schmitter und Wahr. «Es hängt aber von Kevin ab, ob er das stemmen kann.»

Fakt ist: Mit P13 im April in Aragón und der Performance in Jerez holte Schmitter bei beiden WM-Starts Punkte und machte

keine Fehler. «Ich bin jetzt zusammen mit Lüthi, Aegerter und Krummenacher der einzige Schweizer Motorrad-Racer, der 2014 WM-Punkte einfahren konnte», gibt er zu bedenken.

Schmitters Vater Peter, der die Leistungen seines Sohns in Jerez daheim auf der Couch verfolgt hat und die Pressearbeit erledigt, sagt: «Was die Finanzierung betrifft, ist klar: Eine nationale Meisterschaft oder die IDM lassen sich über einen Sponsorenpool machen. Aber die WM ist eine ganz andere Nummer. Hier benötigt man zwingend einen oder mehrere Industriesponsoren. Das müssen wir finden.» ♦



Kevin Wahr: Noch alles offen

NACHRICHTEN

Pata verlängert den Vertrag mit Honda

Pata Honda Obwohl das bisherige Aushängeschild Johnny Rea abgewandert ist, bleibt Pata 2015 bei Honda Europa als Hauptsponsor an Bord. Der Vertrag wurde bis Ende 2016 verlängert. Van der Mark fährt fix die SBK. Auch Pata-Liebkind Lorenzo Zanetti wird wohl in der 600er-WM an Bord bleiben.

Kalender: Dorna will schon 2015 nach Chile

Dorna Dass die Superbike-WM nach Thailand geht, scheint beschlossene Sache. In Chile soll das brandneue Autódromo Internacional Codegua, 70 km entfernt von der Hauptstadt Santiago de Chile im Süden gelegen, im Herbst 2015 Schauplatz eines WM-Events werden. SBK-Boss Javier Alonso war bei seinem Besuch mit Franco Uncini sehr angetan. Die viereinhalb Kilometer lange Rennstrecke ist bereit. Einige Details müssen auf der Anlage jedoch adaptiert werden.

Alstare: Gesundheit plagt den Chef

Francis Batta Der belgische Teamprinzpal soll in den vergangenen Wochen gesundheitliche Probleme gehabt haben. Batta hat daher noch nicht entschieden, ob und wie es 2015 mit seinem Team weitergeht und ob er mit Bimota einen neuen Versuch unternimmt. ♦ JO/PG

KOMPAKT

»» **Leon Haslam** Der Brite hat mit Vater Ron in dessen Fahrtrainingsschule in Donington unlängst den deutschen Schauspiel-Star Michael Fassbender in die Geheimnisse des Motorradfahrens eingeweiht.

»» **Chris Iddon** Der Brite startete bei der BSB in Assen mit der Bimota BB3 des Alstare-Teams und schnappte sich prompt die Pole – dazu P5 in Lauf 1.

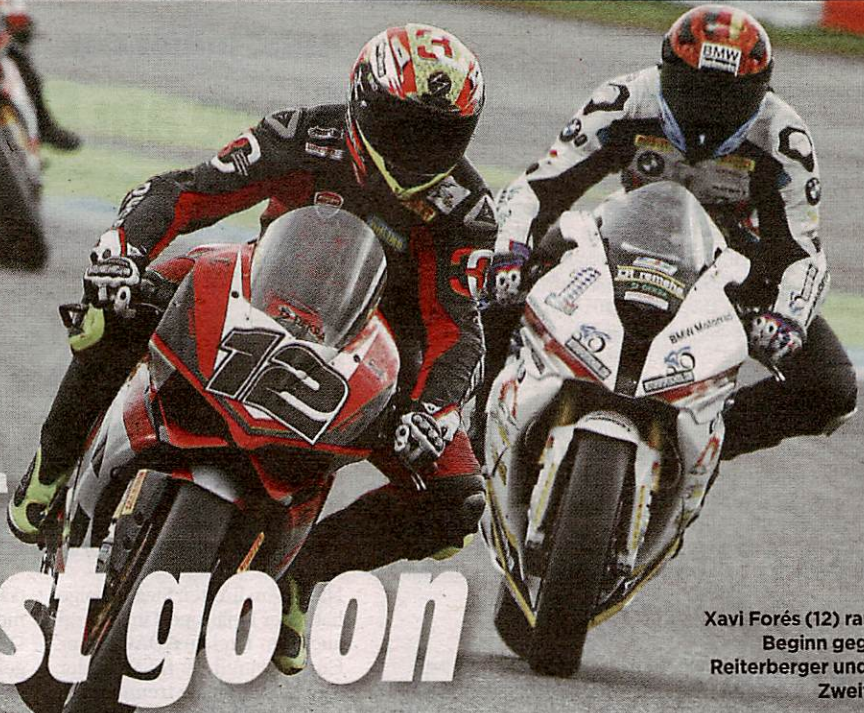
»» **Roger Lee Hayden** Der Bruder von Nicky sicherte sich wie Josh Hayes einen der Laufsiege bei der AMA-Superbike in New Jersey. In der Tabelle führt Yamaha-Pilot Hayes vor Hayden (Suzuki). ♦ JO



Xavi Forés feierte vor 12 000 Zuschauern

IDM Superbike, Finale Hockenheim

Show must go on



Xavi Forés (12) raufte nur zu Beginn gegen Markus Reiterberger und wurde als Zweiter Meister

Von ANKE WIECZOREK

Dass der Titel in Deutschlands höchster Strassenrennsportklasse an einen Ducati-Fahrer vom 3C-Racing Team gehen würde, war ziemlich klar. Xavi Forés fackelte auch nicht lange und gewann ihn schon im ersten Rennen.

Forés ist der erste IDM Superbike-Titelgewinner aus Spanien. Nachdem er zum Saisonbeginn auf dem Lausitzring den ersten Sieg eingefahren hatte, führte kein Weg mehr an ihm vorbei. Beim Hockenheim-Finale ging er auch kein Risiko

mehr ein und legte sich ausnahmsweise nicht auf Biegen und Brechen mit Markus Reiterberger, dem Sieger des ersten Laufes, an. Für Forés zählte diesmal, dass er vor seinem Teamkollegen Max Neukirchner ankommen musste, der ihm als Einziger den Titel wirklich hätte noch streitig machen können. Doch wie erwartet wurde der Sachse auf der Ducati 1199 Panigale R Vizemeister. «In irgendeiner Form werden wir auch 2015 weitermachen», meinte Teamchef Karsten Jerschke anschliessend. Eine grosse Fete gab es für 3C-Verhältnisse nicht, eher die ganz kleine Variante. Abends um

zehn waren sämtliche Trucks eingeladen und abfahrbereit. Am gestrigen Montag (nach Redaktionsschluss) testete das Team bereits in Mugello, um für den in zwei Wochen in Magny Cours stattfindenden Superbike-WM-Lauf gerüstet zu sein.

Camier als Entwicklungshelfer

Markus Reiterberger holte sich in Hockenheim den dritten Saisonsieg und bei ihm ging anschliessend die Post ab. Zwar konnte er den Titel nicht verteidigen, dafür aber an Forés und Neukirchner reifen.

Beim Wilbers-BMW-Racing Team spielte beim Finale MotoGP-Fahrer Leon Camier die

Hauptrolle auf der HP4. Er steigerte sich auf dem für ihn unbekanntem Motorrad in jedem Training. In beiden Rennen verpustete er Stammpilot Stefan Nebel, der unter diesem Druck stehend zwischenzeitlich zu Höhenflügen anzusetzen schien. Es war Nebels letzter Auftritt im Team.

Yamaha-Fahrer Matej Smrz hatte eine anstrengende Woche hinter sich. Nach fünf Stürzen auf dem Lausitzring war er nachts nach Hause gekommen, um nur eine Stunde später seine Ehefrau für die Geburt des zweiten Sohnes ins Krankenhaus zu begleiten. Mit Teamchef Michael Galinski verbin-

det Smrz zwar eine Freundschaft, aber nach seiner Sturzorgie ist er sich zumindest des Fortbestands des Arbeitsverhältnisses nicht ganz sicher. Zumal Smrz in Hockenheim zwei weitere R1 versenkte.

Zitterpartie für Nekvasil

In der Superstock-1000-Klasse ging der Titel an Marco Nekvasil, dessen Vorsprung auf Lucy Glöckner in Hockenheim noch einmal beträchtlich schrumpfte, da die Elektronik an seiner BMW zuerst zickte. Glöckner hegte schon heimlich Hoffnungen, doch im entscheidenden zweiten Lauf raste sie ins Grün und verlor dadurch Plätze. ♦

IDM Supersport 600

Defekt bremst Stamm aus

Das Länder-Duell und Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Marvin Fritz und Roman Stamm wurde durch ein kleines Wasserhörnchen entschieden.

Ein Punkt Vorsprung trennte Marvin Fritz vor dem Finale in Hockenheim vor seinem Verfolger Roman Stamm. Der 37-jährige Schweizer war noch nie so nah am Titel dran – doch schon nach dem ersten Rennen gefühlsmässig noch nie so weit weg. Stamm führte das Feld sechs Runden an, ehe ein kleines Wasserhörnchen am Wärmetauscher abbrach und eine Rauchwolke den Ausfall der Kawasaki ankündigte. «Ein extra geschütztes Bauteil, das eigentlich nie kaputtgeht», meinte Technik-Chef Roman Raschle. «Ein Zufall wie ein Sechser mit Zusatzzahl im Lotto.» Ob sich Stamm, der nun



Ein Sieg zum Schluss, aber wieder nur Vize: Roman Stamm (14)

zum zweiten Mal Vize ist, auf ein weiteres IDM-Jahr einlässt, ist offen. Eine seiner Baustellen bleibt jedenfalls der Einsatz in der Endurance-WM.

Fritz fuhr in Rennen eins als Erster und gleichzeitig als Meister ins Ziel. Der 21-Jährige war sich zu Beginn des Rennens

noch mit Lukas Pesek, der den verletzten Tatu Lausletho bei Suzuki ersetzte und überraschend Dritter wurde, ins Gehege gekommen, was ihn kurzzeitig auf den fünften Platz zurückwarf. 2015 wird Fritz in der Superbike- oder Superstock-Klasse zu sehen sein. ♦ AWI



Meister: Marvin Fritz

IDM Superbike, Höhepunkte

- 1. Lauf, Start:** Reiterberger kommt von der Pole-Position am besten weg.
- 2. Runde:** Forés führt vor Reiterberger, Lanzi, Neukirchner, Mackels.
- 9. Runde:** nur noch 0,095 Sekunden zwischen Forés und Reiterberger.
- 10. Runde:** Reiti führt.
- 14. Runde:** Lanzi stürzt von P3.
- 18. Runde:** Reiti holt dritten Saisonsieg, Forés ist Zweiter und Meister.
- 2. Lauf, Start:** Wet-Race: Bei Wetterumschwung keine Unterbrechung. Forés biegt als Erster ins erste Eck vor Reiterberger und Neukirchner.
- 2. Runde:** Neukirchner fährt auf P2 vor.
- 5. Runde:** Smrz stürzt.
- 8. Runde:** Lanzi an Reiti vorbei und nun Dritter
- 14. Runde:** Lanzi führt vor Forés und Reiterberger.
- 15. Runde:** Rennabbruch wegen des Regens. ♦ AWI

MEHR IDM AUF S.40

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT / Resultate

Hockenheim (D): 19.-21. September 2014, 8. Runde zur Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft; Streckenlänge 3,692 km; Wetter: wechselhaft, Sonne/Regen, 17 Grad

Superbike/Superstock 1000

Superbike, 1. Lauf: 18 Runden, 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet.

1. Markus Reiterberger (D/BMW) in 26:18,082 min (=151,60 km/h); 2. Xavi Forés (E/Ducati), +2,953 sec; 3. Max Neukirchner (D/Ducati), +4,920; 4. Bastien Makels (B/BMW), +6,747; 5. Matej Smrz (CZ/Yamaha), +18,583; 6. Leon Camier (GB/BMW), +23,384; 7. Stefan Nebel (D/BMW), +25,400; 8. Marc Moser (D/Ducati, 1. SST), +41,787; 9. Raymond Schouten (NL/Yamaha), +44,866; 10. Dominik Vincon (D/BMW, 2. SST), +47,098; 11. Lucy Glöckner (D/BMW, 3. SST), +48,955; 12. Danny de Boer (NL/Honda), +51,530; 13. Ireneusz Sikora (PL/BMW), +51,573; 14. Chris Burri (CH/Kawasaki, 4. SST), +53,579; 15. Marco Nekvasil (A/BMW, 5. SST), +51,573.

Schnellste Runde: Markus Reiterberger (D/BMW), Runde 3, in 1:26.867 min

2. Lauf: 14 Runden, 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet.

1. Lorenzo Lanzi (I/Ducati) in 24:08,408 min (=128,46 km/h); 2. Xavi Forés (E/Ducati), +0,212 sec; 3. Markus Reiterberger (D/BMW), +9,889; 4. Max Neukirchner (D/Ducati), +10,121; 5. Bastien Makels (B/BMW), +47,710; 6. Danny de Boer (NL/Honda), +50,947; 7. Leon Camier (GB/BMW), +1:00,292 min; 8. Ireneusz Sikora (PL/BMW), +1:13,709; 9. Raymond Schouten (NL/Yamaha), +1:13,822; 10. Michal Filla (CZ/BMW, 1. SST), +1:19,454; 11. Dominik Vincon (D/BMW, 2. SST), +1:28,005; 12. Stefan Nebel (D/BMW), +1:31,058; 13. Ville Valtonen (FIN/Kawasaki, 3. SST), +1:31,650; 14. Marc Neumann (D/BMW, 4. SST), +1:37,946; 15. Chris Burri (CH/Kawasaki, 5. SST), +1:40,697.

Schnellste Runde: Xavi Forés (E/Ducati), Runde 3, in 1:40,194 min

Endstand Superbike (nach 16 Läufen): 1. Forés, 318 Punkte; 2. Neukirchner 281; 3. Reiterberger 273; 4. Makels 147; 5. Nebel 130; 6. De Boer 122; 7. Cudlin 104; 8. Smrz 94; 9. Lanzi 85; 10. Buchner 84.

Endstand Superstock (nach 16 Läufen): 1. Nekvasil, 264 Punkte; 2. Glöckner 256; 3. Vincon 250; 4. Bovee 188; 5. Burri 159; 6. Phillis 151; 7. Neumann 139; 8. Valtonen 102; 9. Albrecht 100; 10. Hainthaler 84.

Supersport

1. Lauf: 17 Runden, 18 Fahrer gestartet, 16 gewertet

1. Marvin Fritz (D/Yamaha) in 25:39,858 min (=146,73 km/h); 2. Stefan Kerschbaumer (AUT/Yamaha), +10,702; 3. Lukas Pesek (CZ/Suzuki), +10,919; 4. Vittorio Iannuzzo (I/Suzuki), +21,350; 5. Pepijn Bijsterbosch (NL/Yamaha), +23,977; 6. Lukas Trautmann (A/Yamaha), +26,465; 7. Christian von Gunten (CH/Kawasaki), +27,415; 8. Jasha Huber (CH/Kawasaki), +28,793; 9. Kostiantyn Pisarev (RUS/Yamaha), +37,396; 10. Michel Eigenmann (CH/Kawasaki), +44,034; 11. Sarah Heide (D/Suzuki), +46,448; 12. Michael Ghilardi (CH/Yamaha), +46,856; 13. Frank Brouwer (NL/Yamaha), +48,970; 14. Lars Lanfranchi (CH/Kawasaki), +57,370; 15. Florian Pfanzelt (D/Suzuki), +1:00,910 min; 16. Alexandre Soguel (CH/Suter, 1. Moto2), +1:15,364.

Schnellste Runde: Marvin Fritz (D/Yamaha), Runde 4, in 1:29,466 min

2. Lauf: 17 Runden, 17 Fahrer gestartet, 12 gewertet

1. Roman Stamm (CH/Kawasaki), in 25:32,974 min (=147,39 km/h); 2. Lukas Trautmann (A/Yamaha), +0,870 sec; 3. Marvin Fritz (D/Yamaha), +3,102; 4. Stefan Kerschbaumer (AUT/Yamaha), +25,192; 5. Jasha Huber (CH/Kawasaki), +34,950; 6. Kostiantyn Pisarev (RUS/Yamaha), +38,969; 7. Christian von Gunten (CH/Kawasaki), +43,055; 8. Damien Raemy (CH/Suter, 1. Moto2), +43,927; 9. Frank Brouwer (NL/Yamaha), +50,458; 10. Sarah Heide (D/Suzuki), +51,122; 11. Pepijn Bijsterbosch (NL/Yamaha), +1:02,084 min; 12. Lars Lanfranchi (CH/Kawasaki), +1:12,614.

Schnellste Runde: Lukas Trautmann (A/Yamaha), Runde 5, in 1:29,621 min

Endstand (nach 16 Läufen): 1. Fritz, 311 Punkte; 2. Stamm 290; 3. Kerschbaumer 242; 4. Bijsterbosch 168; 5. Lauslehto 160; 6. Von Gunten 133; 7. Huber 125; 8. Heide 109; 9. Iannuzzo 97; 10. Stange 59.

Sidecar

15 Runden, 21 Gespanne gestartet, 19 gewertet

1. Sattler/Trautner (A/LCR-Suzuki) in 29:57,473 (=110,91 km/h); 2. Kretzer/Lernert (D/LCR-Suzuki), +7,280 sec; 3. Pichler/Pichler (A/RSR-Suzuki), +1:06,958 min; 4. Grabmüller/Kirchhofer (A/CH/LCR-F1), +1:07,305; 5. Gürk/Wechselberger (D/LCR-BMW), +1:07,640; 6. Eilers/Meyer (D/OSR-Suzuki), +1:34,666; 7. Ruppert/Portijk (D/LCR-Yamaha), +1:45,884; 8. Rutz/Hofer (CH/LCR-Yamaha), +1:46,477; Ferner: 10. Kaspar/Fries (CH/LCR-Suzuki), +1:50,393.

Schnellste Runde: Sattler/Trautner (A/LCR-Suzuki), Runde 8, in 1:57,035 min

Endstand (nach 13 Läufen): 1. Sattler, 148 Punkte; 2. Kretzer 145; 3. Hock 126; 4. Rutz 124,5; 5. Nussbaum 86; 6. Ruppert 76,5; 7. Kaspar 74; 8. Steinhausen 56,5; 9. Pichler 54; 10. Gierlinger 52.

Internet: www.superbike-idm.de

YAMAHA-R6-DUNLOP-CUP / Resultate

Hockenheimring/D: 15 Runden à 3,692 km; 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet

1. Lukas Trautmann (A), in 23:21,274 min; 2. Manu Antweiler, +1,185 sec; 3. Maurice Ullrich (D), +12,619; 4. Roman Fischer (CH), +23,435; 5. Gian Mertens (B), +53,984; 6. Daniel Rubin (D), +55,532; 7. Thomas Müller (D), +58,154; 8. Jan Schmidt (D), +58,715; 9. Michael Götz (D), +1:12,523; 10. Max Fritsch (D), +1:14,315; 11. Arnaud Friedrich (D), +1:19,315; 12. Thomas Eder (D), +1:19,493; 13. Marco Freyer (D), +1:21,908 min; 14. Timo Kugler (CH), +1:22,002; 15. Lenno Huttmacher (D), +1:23,135.

Cup-Endstand (nach 8 von 8 Läufen): 1. Trautmann 200 Punkte; 2. Fischer 102; 3. Fritsch 90; 4. Ullrich 88; 5. Mertens 88.

Internet: www.yamaha-cup.de

ADAC Junior Cup, Yamaha Cup

Siege am Fließband



Eine Hand voll: Tim Georgi gewann fünf von acht Saison-Rennen

Nach dem fünften Sieg in Folge hatte der 14-jährige Tim Georgi auch den Titel im ADAC Junior Cup powered by KTM in der Tasche. Im Finale trennten ihn 5,4 Sekunden vom Feld. Theoretisch hätte ihm Lukas Tulovic den Titel noch streitig machen können, doch nach fünf Runden und einem technischen Defekt war der Traum vorbei. Tulovic wurde trotz der Nullrunde Gesamt-Zweiter. Die drei Cup-Ersten, zu denen sich im letzten Rennen Matthias Meggle gesellte, nehmen in drei Wochen an der Sichtung zum internationalen Red Bull MotoGP Rookies Cup in Spanien teil.

Rekord: Acht Läufe, acht Siege

Im Yamaha-Cup stand Lukas Trautmann schon als Titel-

träger fest, doch er wollte noch mehr: einen Rekord aufstellen. Dem 18-jährigen Österreicher gelang es auch tatsächlich, als erster Fahrer in der 37-jährigen Cup-Geschichte des-Cups alle Rennen einer Saison zu gewinnen. Freudenberg-Teamkollege Max Fritsch war von der Pole gestartet, bekam aber nach fünf Rennrunden zu viel Druck von Manou Antweiler und rutschte aus dem Geschehen. Fritsch kostete das den zweiten Cup-Gesamtrang, der an Roman Fischer überging. Antweiler verbesserte sich als Zweiter des Rennens um drei Tabellenränge auf den fünften Platz. Aus Kostengründen bestritt er nicht alle Saisonrennen und verkaufte dafür sogar seine Aprilia aus dem ADAC Junior Cup. ♦ AWI

IDM Sidecar

Herausforderer vorn

Zwei Punkte Vorsprung hatten die Titelverteidiger André Kretzer/Jens Lehrert vor dem Finale auf ihre Verfolger Josef Sattler/Stefan Trautner. Alles spielte zunächst in ihre Hände. Während Kretzer den Teambus mit reichlich Ersatzmaterial bestückt wusste, wartete Sattler am Samstag noch auf frisches Avon-Reifenmaterial von der WM in Le Mans.

Während des Rennens regnete es. Sattler gelang ein Raketenstart von der zweiten Startposition aus. Es entwickelte sich ein Schlagabtausch, dem letztlich überrundete Gespanne ein Ende machten. Während Sattler die Konkurrenz zügig umschiffen konnte, blieb Kretzer im Verkehr stecken. Der Titel ging somit an Sattler/Trautner.

Bis zum Finale führte übrigens das Sidecar-Duo Kurt Hock/Enrico Becker die Tabelle an, obwohl es bereits am 12. Juli 2014 beim Training zum Sidecar-WM-Lauf auf dem Sachsenring schwer verunglückt war, wobei Becker seinen schweren Verletzungen erlag.

Beim Finale gab ein Grosser des Sidecar-Sports seinen Rücktritt bekannt: Jörg Steinhausen. Der zweifache Vizeweltmeister (2001 und 2012) und sechsfache Deutsche Meister kämpft an den Folgen zweier Bandscheibenschäden und einer Nervenentzündung im Rücken.

Steinhausen beendet Karriere

«Ich bin innerlich hin- und hergerissen», so der 44-Jährige. «Das macht mir alles immer noch wahnsinnig Spaß, aber ich werde nicht mehr so fit werden, wie ich es vor meinem Unfall in Rijeka am 14. Juni war.» Beifahrer Axel Kölsch läuft noch mit Gehstock. ♦ AWI



Sattler/Trautner

NACHRICHTEN

Hock für Reha in die Heimat verlegt

IDM Sidecar Neugkeiten von Kurt Hock: Nach fast acht Wochen ist der schwer verletzte Sidecar-Pilot aus dem Klinikum Chemnitz in eine neurologische Rehabilitationsklinik in der Nähe seines Heimatortes bei Frankfurt verlegt worden. Nach der Intensivstation beginnt nun die Frührehabilitation. Der durch ein Schädelhirntrauma gezeichnete Hock öffnet gelegentlich die Augen und reagiert auf Stimmen, ist aber noch nicht wieder bei vollem Bewusstsein. Selbst die Spezialisten vor Ort können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Prognosen abgeben.

Superstock-Aufstieg beschlossene Sache

IDM Supersport Teamchef Daniel Rauh hat sich mit Yamaha Deutschland geeinigt. Der Importeur leistet beim Aufstieg in die Superstock-Klasse Unterstützung für einen Teamfahrer. Ob das Rauhs bisheriges Aushängeschild Stefan Kerschbaumer wird, der als Gesamt-Dritter der Supersport-Klasse schwer interessiert ist, bleibt weiter offen. Rauh will einen Fahrer, der auf Anhieb vorne mitfahren kann. In der IDM Supersport engagiert er sich nur weiter, «wenn sich ein adäquater Fahrer wie Kerschbaumer findet». ♦ AWI

KOMPAKT

»»»

IDM Superbike Am Samstag unterschrieb Jan Halbach, der auf dem Lausitzring den entlassenen Michael Ranseder bei Honda Holzhauser Racing Promotion ersetzte, für die Saison 2015.

»»»

IDM Superbike Bekannte Ex-Meister pilgerten zum Finale: Udo Mark, der ehemalige GP 250-Fahrer Markus Ober, der zweifache Weltmeister Dieter Braun. Ex-GP- und Pro-Superbike-Pilot Jochen Schmid.

»»»

ADAC Junior Cup Jonas Geitner, der in der Spanischen Moto3-Meisterschaft fährt, testete im Training eine Moto3-Honda, die 2015 für die IDM angeboten wird. Er war sechs Sekunden schneller als die Cup-Jungs auf den Moto3-KTM. ♦ AWI

READY TO RACE
» www.ktm.com



JORDI TIXIER

**EGAL WIE DU
STARTEST, WAS
ZÄHLT IST DAS FINISH!**

MX2 WORLD CHAMPION 2014

Gratulation zu deinem erfolgreichen Kampf um den Weltmeistertitel bis zum allerletzten Rennen, Jordi!



facebook.ktm.com

KTM FACTORY RACING

KTM

Begeile Fahrerinnen bitte nicht nachahmen. Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Strassenverkehrsordnung beachten!

Foto: Ray Archer / STM Images

ADAC-MX-Masters Teutschenthal

Ullrich gewinnt das Finale

Von NINA SCHRÖDER

Mit Siegen der beiden besten deutschen Motocrosser endete die diesjährige MX-Masters-Serie in Teutschenthal: Max Nagl gewann Lauf 1, Meister Dennis Ullrich siegte im zweiten Lauf.

Obwohl Dennis Ullrich bereits beim letzten ADAC MX Masters in Holzgerlingen gross aufgetrumpft und erfolgreich seinen Titel als Champion verteidigt hatte, machte er auch das Finalwochenende in Teutschenthal in Sachsen-Anhalt zu seinem persönlichen Highlight-Event. Mit einem zweiten Platz im ersten und einem ersten Platz im zweiten Lauf sicherte sich der 21-Jährige



Dennis Ullrich

vor etwa 4500 Zuschauern den Tagessieg und bewies damit einmal mehr, dass er zu Recht zum Gewinner der beliebtesten Motocross-Rennserie Europas gekürt wurde. «Nur weil ich den Titel schon in der Tasche hatte, heisst das ja nicht, dass ich mich zurücklehnen kann. Ich bin sehr ehrgeizig und wollte auch hier zeigen, was ich kann. Zudem ist das Preisgeld natürlich auch besser, wenn

man ein gutes Ergebnis erzielt», sagte der Saarlouiser. Tagessieger wurde der Niederländer Brian Bogers, als Dritter überzeugte der Schweizer Jeremy Seewer.

Seewer wird Gesamtdritter

Der 20-Jährige zeigte sich ganz besonders glücklich über das Ergebnis, denn mit seinen Punkten aus beiden Läufen überholte er seinen Rivalen Pascal Rauchenecker und bekam somit den Pokal als Gesamtdritter der Rennserie überreicht. «Ich bin sehr stolz auf das, was ich hier erreicht habe. Letztes Jahr war ich am Ende der Masters-Veranstaltungen Gesamtvierter in der Tabelle, 2014 stand ich nun auf dem Podium. Besser hätte es

nicht laufen können», kommentierte der Schweizer Suzuki-Fahrer seine Leistung. ADAC-MX-Masters-Pilot Marcus Schiffer wurde am Rennsonntag als Vize-Champion der Masters-Klasse geehrt. Allerdings konnte der 27-Jährige den Pokal nicht mehr selbst entgegennehmen, da er sich im ersten Lauf bei einem Sturz verletzt hatte und mit einer Halsverletzung ins Krankenhaus gebracht werden musste. ♦



BAUERSCHMIDT

Sieg im vorletzten Rennen: Max Nagl gewinnt in Teutschenthal

ADAC-MX-MASTERS / Resultate

Teutschenthal: 21. September 2014, Wetter/Piste: regnerisch, 17 Grad/rutschig

1. Lauf (40 Fahrer gestartet, 31 gewertet): 1. Max Nagl (D), Honda, 21 Runden in 34:33,744 min (=57,053 km/h); 2. Dennis Ullrich (D/KTM), +3,6746,041 sec; 3. Jeremy Seewer (CH), Suzuki, +9,652 sec; 4. Brian Bogers (NL/KTM); 5. Todd Waters (AUS/Husqvarna); 6. Christian Brockel (D/KTM); 7. Pascal Rauchenecker (A/KTM); 8. Petr Smitka (CZ/KTM); 9. Martin Michek (CZ/KTM); 10. Stefan Kjer Olsen (DK/Kawasaki); 11. Filip Neugebauer (CZ/Kawasaki); 12. Manuel Obermair (A/KTM); 13. Angus Heidecke (D/KTM).

2. Lauf: (34 Fahrer gestartet, 26 gewertet) 1. Ullrich, 19 Runden in 33:56,729 min (=52,558 km/h); 2. Sébastien Pourcel (F/KTM), +6,831 sec; 3. Bogers, +15,984 sec; 4. Brockel; 5. Seewer; 6. Smitka; 7. Obermair; 8. Boris Maillard (F/Kawasaki); 9. Lukas Neurauder (A/KTM); 10. Nagl; 11. Michek; 12. Jaromir Romanick (CZ/Suzuki); 13. Heidecke.

DM-Endstand (nach 16 Läufen): 1. Ullrich, 339 Punkte; 2. Marcus Schiffer (D/Suzuki) 241; 3. Seewer 211; 4. Rauchenecker 210; 5. Pourcel 206; 6. Maillard 172; 7. Michek 152; 8. Brockel 146; 9. Grégory Aranda (F/Kawasaki), 145; 10. Nagl 133; 11. Smitka 116; 12. Olsen 82; 13. Neugebauer 77; 14. Heidecke 77. Internet: www.adac-mx-masters.de

NACHRICHTEN
Kein GP von Russland im nächsten Jahr

Motocross-WM Der endgültige Motocross-GP-Kalender für die Saison 2015 wird erst in einigen Wochen vom Weltverband FIM veröffentlicht, aber es steht schon fest, dass der geplante Grand Prix in Russland nicht stattfinden wird. Youthstream-Boss Giuseppe Luongo: «Wegen der politischen Unsicherheit in der Region müssen wir das Projekt auf Eis legen.» Es wird einige Änderungen im provisorischen Kalender geben: So findet nächstes Jahr auch nach Jahren wieder ein WM-Lauf in den USA statt.

Christophe Charlier fährt 2015 auf Honda

MXGP Christophe Charlier wechselt 2015 zu Honda bei seinem aus Altersgründen vorgeschriebenen Aufstieg in die MXGP-Klasse. Der Franzose wird im Team-24MX-Honda fahren, wo sein Teamkollege der Schwede Filip Bengtsson ist. Xavier Boog, der nach seiner Nackenverletzung wieder im Training ist, wird vermutlich in die Enduro-Szene wechseln. Der Niederländer Nick Kouwenberg und der Russe Vsevolod Brylyakov fahren im nächsten Jahr die MX2-WM im italienischen J-Tech-Team. ♦ AH

Speedway-GP-Challenge Lonigo

Knapper Sieg des Favoriten

Von GEORG DOBES

Matej Zagar und Chris Harris bleiben im Grand Prix. Jason Doyle als neues Gesicht der Speedway-WM und Maciej Janowski darf hoffen.

Matej Zagar galt als einer der Favoriten und wurde im italienischen Lonigo seiner Rolle gerecht. Der Slowene erzielte insgesamt 13 Zähler und sicherte sich seinen GP-Verbleib schon vor dem Zusatzlauf um den Tagessieg, den er auch sicher gewann.

Doyle zum Ersten

Jason Doyle war nach drei Durchgängen noch ungeschlagen und der Australier wurde Gesamtzweiter. Der 28-Jährige wird nächstes Jahr sein GP-Debüt geben. Eine Überraschung war der dritte Rang von Chris Harris. Der Brite ist in dieser Saison mit Abstand der schlechteste GP-Teilnehmer, konnte sich jedoch in Lonigo für die Serie im

kommenden Jahr eindrucksvoll qualifizieren.

Da Zagar in der WM-Wertung momentan Fünfter ist und alles darauf hindeutet, dass er im GP aus eigener Kraft bleiben wird, kann auch Maciej Janowski auf einen Platz in der GP-Serie hoffen. Der 23-jährige Pole kam auf elf Punkte und wurde Vierter.

Peter Kildemand hatte nach drei Serien acht Punkte, aber danach stürzte er zweimal und wurde nur Achter. Knapp an einer Sensation schrammte Nicolas Covatti vorbei. Der aus Argentinien stammende Italiener wurde Sechster. ♦



DOBES

Sieger in Lonigo: Matej Zagar

SPEEDWAY-GP-CHALLENGE / Resultate

Lonigo (I): 20. September 2014, Bahnlänge: 334 Meter, Wetter:bewölkt, 21 Grad
Qualifiziert für GP 2015: 1. Matej Zagar (SLO), 13+3 Punkte; 2. Jason Doyle (AUS), 13+2; 3. Chris Harris (GB), 13+1; - Ausgeschieden: 4. Maciej Janowski (PL), 11; 5. Thomas Jonasson (S), 10; 6. Nicolas Covatti (I), 10; 7. Przemyslaw Pawlicki (PL), 10; 8. Peter Kildemand (DK), 8; 9. Peter Ljung (S), 7; 10. Hans Andersen (DK), 6; 11. Nicolai Klindt (DK), 5; 12. Linus Sundström (S), 5; 13. Oliver Bertnson (S), 4; 14. Janusz Kolodziej (PL), 3; 15. Mads Korneliusen (DK), 2; 16. Mattia Carpanese (I), 0; 17. Michele Paco Castagna (I), 0.
Nächster Grand Prix: 27. September 2014, Stockholm/S Internet: www.speedwaygp.com

Speedway-EM Czestochowa

Emil holt den Titel

Grigori Laguta gewann die abschliessende EM-Finalrunde in Czestochowa, aber Emil Saifutdinow wurde neuer Europameister.

Als Kildemand im 18. Lauf stürzte, fiel die Entscheidung zugunsten des Russen. Saifutdinow erzielte in der Qualifikation ein Punktemaximum und stand vor dem Tagesendlauf als neuer Titelträger fest. Dann spielte es keine Rolle mehr, dass der Russe im Finale einen totalen Aufsteiger hatte und bei hoher Geschwin-

digkeit spektakulär stürzte. Die Silbermedaille sicherte sich Peter Kildemand aus Dänemark, der Tagesdritter wurde und am Ende sechs Punkte weniger als Saifutdinow hatte. Nicki Pedersen wurde EM-Dritter.



E. Saifutdinow

Martin Smolinski erkämpfte in Polen fünf Zähler und belegte den zwölften Platz. Im letzten Durchgang fabrizierte der Olchinger am Start einen Aufsteiger, ging zu Boden und wurde dann wegen Reissens des Startbandes disqualifiziert. ♦

SPEEDWAY-EM-FINALE 4 / Resultate

Czestochowa (CZ): 19. September 2014, Bahnlänge: 368 Meter, Wetter:heiter, 18 Grad
1. Grigori Laguta (RUS), 17 Punkte; 2. Nicki Pedersen (DK), 11; 3. Peter Kildemand (DK), 12; 4. Emil Saifutdinow (RUS), 15; 5. Janusz Kolodziej (PL), 10; 6. Tomasz Gollob (PL), 9; 7. Andreas Jonsson (S), 8; 8. Jurica Pavlic (CRO), 8; 9. Martin Vaculik (SK), 8; 10. Maksims Bogdanovs (LV), 7; 11. Rune Holta (PL), 7; 12. Martin Smolinski (D), 5.
EM-Endstand nach 4 Rennen: 1. Saifutdinow, 54 Punkte; 2. Kildemand, 48; 3. Pedersen, 44; 4. Vaculik, 41; 5. Kolodziej, 38; 6. Bogdanovs, 35; 7. Jonsson, 31; 8. Pavlic, 31; 9. Gollob, 27; 10. Lebedevs, 22; 11. Miedzinski, 21; 12. Laguta, 17; - Ferner: 16. Smolinski, 13.

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Suche Audi S4 V8 Limousine, Bj. 2003 - 2006 oder S6 V10 Limousine, Bj. 2007, auch mit Blech- bzw. Lackschaden oder hohem km-Stand. Tel. 0172/5209316



RS6 in Topzustand mit 87000 km, EZ 7/2008, 87000 km, 426 kW (579 PS), schwarz, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., RS 6 mit Vollausrüstung, Bremsen und Reifen neu, VB 34.900,- €. Tel. 0151/11654583, chkehl@gmx.net

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22657

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420

H

BMW

Jetzt Anhängerkupplung BMW 6er vollversenkbar/nicht sichtbar, in 2 Std. montiert, inkl TÜV. www.kupplung-vor-ort.com Ihre Einbauprofis in Niederbayern, Telefon 09933/902023.

H

www.schaefer-automobile.de

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-gebrauchtwagen.biz

H



Wir machen den Sound...seit 1985, Sound (auch bei Dieselfahrzeugen und unter Beibehaltung der Serienoptik), Auspuffanlagen z.B. in 550l- oder M-Optik. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Rubrik Maserati, Mercedes, VW). Tel. 05264/8601

H

BMW Alpina

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420

H

Bugatti

www.bugatti-dealer.com
Tel. (+49) 6431/529519

H

Cadillac



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

ATS 2.0 Turbo AWD Automatik, 49.195,- absolut neuwertig, EZ 02/14, 1200 km, 203 kW (276 PS), schwarz. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, 030-474906-77

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22622

Chevrolet



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

Camaro Coupé 6.2 V8, 42.490,- €, TOP ZUSTAND, EZ 02/14, 1300 km, 318 kW, schwarz, Leder, Navi. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22617



Camaro 6.2 V8, neuw. Fzg. mit nur 7500 km, 2. Hd., Händlergarantie noch bis 06/2016, unfallfrei, neuw. Zust., Lederausst., Sitzheizung, Lenkrad-Wipperschaltung, Rückf.-Kamera sowie 20"-Räder und eine Leistung von 298 kW, VB 30.800,- €. Tel. 0781/55102

www.camaro-tuning.com ... simply the best

H

Corvette



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

C7 Stingray Cabrio EU-Modell 7G 80.560,- absolut neuwertig, EZ 02/14, 1200 km, 343 kW, grau. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, 030-474906-77 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22621

Daihatsu

www.daihatsuservice.de

H

Ferrari

Ferrari 355 originales, perfekt erhaltenes Kofferset aus Nachlass. € 1300,-. Kontakt 07731/182078

Original-Fronthaube Ferrari F40, neuwertige Fronthaube für Ferrari F40, Original, zu verkaufen! Tel. 0043/650/3402127, f40@live.at

F355 GTS, 98, giallo/nero, 57.000 km, dt. Fzg. Scheckheft, orig. Bordm., perfekter Zust., 59.500,- €. Tel. 0172/7606971

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420

H

Jaguar

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420

H

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

H

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

H

Lamborghini

Kaufe Türen und Lenkung, auch beschädigt, von Miura. Kontakt 07731/182078

Lexus



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

H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700

H

www.mariani.de



Familienbetrieb mit 30 Jahren Erfahrung. Individuelle Komplettumbaulösungen z.B. Sound- und Optikänderung der Auspuffanlage, Fahrwerksmodifikation, Distanzscheiben, Rad-Reifen etc. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Rubrik BMW, Mercedes, VW). Tel. 05264/8601

H

McLaren

www.mclarenf1.de

H

Mercedes

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

H

250 SLK, EZ 11/2012, rot, 2. Hd., 11.000 km. 200 SLK, EZ 06/2014, schw./schw. Preis jew. VHB. Tel. 0151/55965702

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420

H

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

Service**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

Tel. 0711/32068888
Fax 0711/182-2550

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

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes

www.mariani.de



Design. Innovation. Beständigkeit.
...seit 1985. Sound unter Beibehaltung
der Serienoptik und Kompletanlagen,
Fahrwerke, Felgen, Leistung, Interieur,
AMG-Teile...geht nicht gibt's nicht
(siehe Rubrik BMW, Maserati, VW).
Tel. 05264/8601 H

E 63 AMG, 71000 km, EZ 08/10, 525 PS
(386 kW), sw/sw, Volla., NP 153.000,- € !!
Garantie 8/15, VB 44.800,- €.
0171/3491847, www.rupp-mercedes.de/it

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

Mitsubishi

Cleartec Kombi-Limousine, schwarz, Bj.
11/2010, sehr guter Zustand, VB 6899,- €.
Tel. 02371/210393 oder 0177/5717360

Porsche

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

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

Privat su. neuwertigen Carrera GT, kein
silber. Tel. 0172/3001300

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

www.indysport.de H

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

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

www.luetticke-motorsport.de H



Castrol Toyota Supra GT500 PHR 2JZ
Singleturbo, 500+ PS, ideal für
DTM/GT/Tourenwagen Revival, 39.900,- €.
Tel. 0174/7234139



Tel.: 02651-9625 0
www.isa-racing.de

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

928 GTS, 07/94, 150.000 km, 350 PS, am.
schwarz, Led. grau, Klima, el. Sch.,
31.000,- € T. 07171/42540, Sa./So. 04-10

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

FERODO

Motorsport- und
High Performance
Bremsbeläge

Service · Verkauf · Beratung

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

Rennttransporter

Vezeko Formula II S, Alu-Kasten vorn an-
geschrägt, Klappelinksu. rechts, Stoßdämp-
fer 100 km/h, Reifengestell, EUR 13.999,-
inkl. MwSt., Autohaus Fugel, Honda-Ver-
tragshändler, Hofer Str. 7c, 09224 Chem-
nitz-Mittelbach, Telefon 0371/81511-21
oder www.fugel-transssystem.com H

Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

Sportwagen

Ultima GTR 500 / 350 PS, 24.000,- € +
NOVA + USt., Bj. 2005, ca. 500 km, Ö-Wien,
kein Vorbesitzer. Kornfeld OG, Tel.
0043/1/3078800

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW

Golf VI GTI 35 Edit. DSG, Bj. 12, 5-t., 6-
fach, Voll., Led. NV, SD, DCC, 78.000 km
+ Gar. 21.950,- € T. 0175/3467301

www.mariani.de



Sportlicher Klang bei Dieselfahrzeu-
gen? Für uns kein Problem! Erhältlich
für sämtliche Modelle und Motorisierun-
gen (siehe Rubrik BMW, Maserati, Mer-
cedes). Tel. 05264/8601 H

Literatur

www.autolit.de Tel. 08387/1297 H

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

sportauto jahrgangsmäßig gebunden,
von 1970 bis heute. 44 gebundene Bücher.
Tel. 0171/5091199

MOTOR
SPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Buchtipps

Neue Bibel der Formel 2



F2-Spitzenkampf der F1-Stars 1974: Depailler (links) gegen Stuck auf dem Hockenheimring



Johnny Servoz-Gavin: De-Luxe-Begleitung Pflicht



Furchtlos nah dran: Fotograf



Auf dieses Buch mussten Motorsportfans lange warten. Jetzt haben es der bekannte TV-Journalist Eberhard Reuss und Starfotograf Ferdi Kräling endlich gemacht: «Formel 2». Auf 208 Seiten, bebildert mit fast 340 Fotos, skizzieren sie die Ära der zweiten Liga des Formel-Rennsports von 1964 bis 1984.

Die vor exakt 50 Jahren neu beliebte Rennserie war anfangs Tummelplatz für Nachwuchstalente wie für Formel-1-Helden. «Formel 2» weckt tolle Erinnerungen und verschafft viele neue Einblicke. Im Buchhandel für 39,90 Euro/53,90 Schweizer Franken (ISBN 978-3-7688-3865-8) oder unter Telefon-Hotline +49 (0) 521 - 559 955. ♦ WIE

Namen & Nachrichten

Weiter Rennen, dann erst Flittern

»» **Eve Scheer und Frank Stippler** Für Flitterwochen bleibt der Schauspielerin und Rennfahrerin und dem Rennfahrer weiterhin keine Zeit nach ihrer Hochzeit (6.9.). Eve Scheer, wie sie weiterhin heisst, moderierte am Wochenende beim WEC-Lauf in Austin (USA). Frank Stippler trat gleichzeitig beim Finale der Blancpain Endurance Series in einem WRT-Audi R8 LMS Ultra an. Doch nach zwölf Jahren «Probezeit» kann das Flittern locker bis nach dem Saisonende warten.

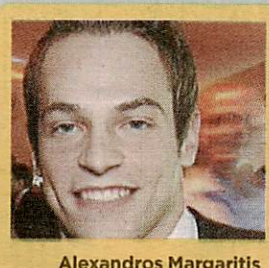
»» **Helmut Hähn** Der motorsportlich engagierte Alfa-Romeo-Händler aus Mannheim ist am 15. September im Alter von 84 Jahren gestorben. Der Entdecker und Förderer von Jochen Mass und Gerd Schüller hat

alle Höhen und Tiefen des Mailänder Unternehmens hautnah miterlebt und war Ehrenmitglied im Vorstand des deutschen Alfa-Händlerbeirats. Auch Harald Ertl und Bernd Fischer starteten in Hähn-Alfa-GTA-Tourenwagen. Seine letzten Renneinsätze datieren aus 2002 im Alfa-147-Diesel-Cup. Bis zuletzt beschäftigte sich Hähn mit der Restaurierung aller möglichen Alfa-Modelle.

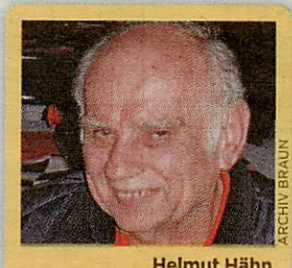
»» **Alexandros Margaritis** Der ADAC-GT-Masters-Pilot wurde am 20. September 30 Jahre alt. Der Grieche aus Bad Godesberg, der auch deutscher Staatsbürger ist, war 2005-07 Werksfahrer im DTM-Programm von Mercedes. Begonnen hatte «Alex» Margaritis seine Rennlaufbahn im Kart, stieg danach über Formel BMW und F3 auf. ♦ AW/RB/MSA



Eve Scheer und Frank Stippler



Alexandros Margaritis



Helmut Hähn

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
msa@motorpresse.ch

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Gustav Busing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grubler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Thomas Schiffner, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wjczorek, 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 Dörrenbacher, dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Nikolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse, Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher

Grafik und Produktion:

Jürg Stohler, Nicole Wegmann, Sascha Benzec, Sophie Semmelmann

VERLAG

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

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

Abonnentenservice:

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

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

**Absurde Auswüchse
Zu Boxenfunk-Beschränkung in der Formel 1**

Prima: Eine Formel 1 ohne Leergeschwafel über Funk aus der Box. Endlich, das hatte ja schon absurde Auswüchse. Die Formel-1-Weltmeisterschaft wird mit dem besten Motor (zurzeit Mercedes mit dem Halbelektrogerümpel) und den PC gewonnen, die mit diesen seltsamen Teilen umgehen können (auch zurzeit bei Mercedes). Sicher wird die Meisterschaft nicht gewonnen durch den Prestige-Vorsitzenden Lauda mit Kosten-Vorrechner Wolff. Beide Herren entfachen maximal ein bisschen Medienaufmerksamkeit - zum Beispiel durch kindische Aussagen nach einem Rennunfall.
Werner Anton Pedack, D-90765 Fürth

**Falsches Zeichen
Zum geplanten Formel-1-GP in Russland am 12. Oktober**

Meiner Meinung nach ist die Austragung des GP Russland am 12. Oktober nicht gerechtfertigt. Russland befindet sich nach der Annexion der Krim und dem Einmarsch der Truppen in die Ostukraine und der Unterstützung der Rebellen quasi im Kriegszustand mit der Ukraine. Dementsprechend wurden seitens der EU Sanktionen erlassen. Somit wäre die Austragung des Formel-1-Rennens in Sotschi ein falsches Zeichen. Der Formel-1-Zirkus sollte den GP von Russland genauso boykottieren wie den GP Bahrain im Jahr 2011.
Alfred Raidl, A-1140 Wien

**Den Sieg gestohlen
Zum Leserbrief «Fett gepunktet», MSa 38/2014**

Dem Leserbrief von Martina Papke stimme ich voll zu. Wobei noch hinzuzufügen ist, dass Felipe Massa nicht nur auf der Strecke, sondern vom eigenen Team auch in der Box wiederholt eingebremst und um Punkte gebracht wurde. Nur zwei Beispiele: In China dauerte sein Boxenstopp über eine Minute und in Spielberg hätte Massa nach seiner Pole Williams auch den ersten Podestplatz beschert, doch betrug seine Standzeit beim ersten Halt satte vier Sekunden gegenüber dem absoluten Bestwert von Bottas mit 2,1 Sekunden. Ein endlich mal reibungsloses Rennen in Monza hat gezeigt, dass Massa es noch kann. Was die Verbremser (der erste schon in Runde 9 bei vier Sekunden Vorsprung!) von Rosberg betrifft: Das hatte angesichts der Tatsache, dass sich Hamilton nie in der

Ein-Sekunden-Schlagdistanz befand, weder mit echten Bremsproblemen noch mit Rosbergs angeblicher Nervosität etwas zu tun, sondern war eine gesteuerte Abstrafung für Nico und eine Wiedergutmachung für Heulsuse Lewis Hamilton für Spa. Rosberg wurde der Sieg gestohlen, denn mit 36 Punkten Vorsprung wäre ihm trotz der dämlichen doppelten Punktevergabe im letzten Rennen der Titel nur noch schwer streitig zu machen gewesen, den Lauda/Wolff doch für Hamilton vorgesehen haben.

Ich glaube, da wird die ganz ordentlich besetzte Formel E (auch wenn ich Daniel Abt nicht als «ehemaligen GP-Piloten» kenne, wie es in MSa 38 heisst, es sei denn aus der GP 2) mehr echte Spannung bieten als das künstliche Produkt Formel 1, das den Fan nur allzu offensichtlich an der Nase herumführt.
Franz-Rasso Böck, D-87439 Kempten

**Phantasieprodukt
Zu «Der Weltmeister für nur 1000 Stunden», MSa 38/2014**

Ich bedanke mich für die Würdigung des unvergessenen Rupert Hollaus, aber ein paar Anmerkungen möchte ich zur angegebenen Jahresgage von 200 000 Mark machen. Wer einen Blick in das ausgezeichnete Buch «NSU - der Weg zur Weltmeisterschaft» der Autoren Jürgen Nöll und Wolfgang Schneider wirft, der findet auf Seite 160 Hollaus' Arbeitsvertrag, zumindest die finanziellen Regelungen. Neben einem monatlichen Fixum von 450 Mark (!) gab es 500 Mark für einen Sieg bei einem DM-Lauf, eine Staffelfur für weitere Platzierungen sowie Zuschläge für schnellste Runden. Im Buch «Noch eine Runde» von Klaus Hansen sind an einigen Beispielen die Preise und die Startgelder dargestellt, wie sie 1954 bei WM-Läufen gezahlt wurden. Wenn man diese Quellen zur Kenntnis nimmt und ein wenig rechnet, dann erscheint die von Heinz Prüller genannte Zahl als Fantasieprodukt und ein Jahresverdienst von weniger als einem Zehntel dieses Betrags realistisch.
Rupert Martin, D-91207 Lauf

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, 23. 9.	14.30 F1-GP Singapur/SGP, 1., 2., 3. freies Training, Qualifying, Rennen SKY SPORT 2	22.35 Langstrecken-WM 6 Stunden Austin/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT	23.20 Blancpain-Endurance-Serie 1000 km Nürburgring/D, Rennen (Aufz.) EUROSPORT
MITTWOCH, 24. 9.	0.20 Inside ERC, Magazin zur Rallye-Europameisterschaft, Reportagen EUROSPORT	8.00 Blancpain-Endurance-Serie 1000 km Nürburgring/D, Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2	9.00 Langstrecken-WM 6 Stunden Austin/USA, Höhepunkte Rennen EUROSPORT 2
DONNERSTAG, 25. 9.	11.00 Langstrecken-WM 6 Stunden Austin/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT	21.00 F1-GP Singapur, Rennen SKY SPORT 2	
FREITAG, 26. 9.	11.55 DTM Zandvoort/NL, Vorschau SPORT 1		
SAMSTAG, 27. 9.	8.15 NASCAR Sprint Cup New Hampshire/USA, Rennen (Aufz.) SKY MOTORVISION	12.25 DTM Zandvoort/NL, Vorschau SPORT 1	12.45 Formel Renault 3.5 Le Castellet/F, 1. Rennen (live) EUROSPORT
	14.30 DTM Zandvoort/NL, -Qualifying (live) ARD	16.00 Porsche Carrera Cup Sachsenring, Höhepunkte (Zus.) SPORT 1	22.30 Formel Renault 2.0-Eurocup Le Castellet/F, Höhepunkte Rennen EUROSPORT 2
	23.00 Formel Renault 3.5 Le Castellet/F, 1. Rennen (Aufz.) EUROSPORT 2	23.05 NASCAR Sprint Cup Charlotte/USA, Höhepunkte Rennen (Az.) SKY MOTORVISION	

SONNTAG, 28. 9.	12.15 Tourenwagen-Europacup Enna-Pergusa/I, 1. Rennen (live) EUROSPORT	12.45 Formel Renault 3.5 Le Castellet/F, 2. Rennen (live) EUROSPORT	14.00 Tourenwagen-Europacup Enna-Pergusa/I, 2. Rennen (live) EUROSPORT
	13.15 DTM Zandvoort/NL, Rennen (live) ARD	18.05 NASCAR Sprint Cup Atlanta/USA, Höhepunkte Rennen (Az.) SKY MOTORVISION	19.00 NASCAR Sprint Cup Dover/USA, Rennen (live) SKY MOTORVISION
	22.15 Motorsport-Weekend EUROSPORT	22.30 Formel Renault 2.0-Eurocup Le Castellet/F, Höhepunkte Rennen EUROSPORT 2	
MONTAG, 29. 9.	0.15, 8.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT	21.15 Rallye-WM Frankreich, Vorschau SERVUS-TV	
DIENSTAG, 30. 9.	00.15 Rallye-WM Frankreich, Vorschau (W) SERVUS-TV	17.45 Formel-1-GP Singapur/SGP, Rennen (W) SKY SPORT 2	23.15 World Series by Renault Le Castellet/F, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) EUROSPORT
	23.50 Trofeo Abarth Enna-Pergusa/I, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT		
MOTORRAD			
DIENSTAG, 23. 9.	0.30, 8.30, 11.00, 16.00, 20.00 Britische Superbike-Meisterschaft Assen/NL, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2	11.45 Speedway-EM-Finale Czechochowa/CZ, Höhepunkte Rennen EUROSPORT	
MITTWOCH, 24. 9.	14.30 Speedway-EM-Finale Czechochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT		

TERMINE

AUTOMOBIL

25./26.9.	KTM X-Bow Battle Rijeka	HR
27.9.	Rundstrecken-Challenge Nürburgring 8. Lauf	D
27./28.9.	Formel Renault 3.5 Le Castellet	F
27./28.9.	Formel Renault 2.0 Eurocup Le Castellet	F
27./28.9.	Renault Clio Eurocup Le Castellet	F
27./28.9.	Euroformula Monza	I
27./28.9.	Italienische Formel 4 Monza	I
27./28.9.	International GT Open Monza	I
27./28.9.	Seat León Eurocup Monza	I
27./28.9.	Rallycross Franciacorta	WM
28.9.	DTM Zandvoort	NL
28.9.	ETCC Enna Pergusa	I
28.9.	BTCC Silverstone	GB
28.9.	DMV-TCC Spielberg	A
28.9.	NASCAR Sprint Cup Dover (Chase for the Cup)	USA
28.9.	Bergrennen Esthofen-St. Agatha	ÖM

MOTORRAD

27.9.	Speedway-GP Stockholm	WM	S
27.9.	Speedway Rybnik (U21-Finale)	EM	PL
27.9.	Speedway Wolfslake (Jugend)	DM	D
28.9.	Langbahn-GP Mühlendorf	WM	D
28.9.	Motorrad-GP Motorland Aragón	WM	E
28.9.	Motocross der Nationen Kegums	WM	LV
28.9.	Supermoto Wachauring	ÖM	A
28.9.	Trial Tramelan	SM	CH

Höhepunkte Rennen (W) **EUROSPORT**

FREITAG, 26. 9.	9.00 Motorrad-GP Aragón/E, 1. freies Training Moto3 (live) SPORT 1	9.50 Motorrad-GP Aragón/E, 1. freies Training MotoGP (live) SPORT 1	10.50 Motorrad-GP Aragón/E, 1. freies Training Moto2 (live) SPORT 1	13.00 Motorrad-GP Aragón/E, 2. freies Training Moto3 (live) SPORT 1	14.00 Motorrad-GP Aragón/E, 2. freies Training MotoGP (live) SPORT 1	15.00 Motorrad-GP Aragón/E, 2. freies Training Moto2 (live) SPORT 1	16.00 Speedway-EM-Finale Czechochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT
------------------------	---	--	--	--	---	--	---

SAMSTAG, 27. 9.	12.30 Motorrad-GP Aragón/E, Qualifying Moto3 (live) SPORT 1	13.25 Motorrad-GP Aragón/E, 4. freies Training MotoGP (live) SPORT 1	14.00 Motorrad-GP Aragón/E, Qualifying MotoGP (live) SPORT 1	14.00 Speedway-EM-Finale Czechochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT	15.00 Motorrad-GP Aragón/E, Qualifying Moto2 (live) SPORT 1
------------------------	--	---	---	---	--

SONNTAG, 28. 9.	12.00 Motocross der Nationen Kegums/LV, 1. und 2. Rennen (live) EUROSPORT 2	12.05 Motorrad-GP Aragón/E, Rennen Moto2 (live) SRF 2	13.00 Motorrad-GP Aragón/E, Rennen Moto2 (Aufz.) SPORT 1	13.45 Motorrad-GP Aragón/E, Rennen MotoGP (live) SPORT 1, SRF 2	14.30 Motocross der Nationen Kegums/LV, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2	15.00 Motocross der Nationen Kegums/LV, 3. Rennen (live) EUROSPORT 2	15.15 Motorrad-GP Aragón/E, Rennen Moto3 (Aufz.) SPORT 1	18.30 Speedway-EM-Finale Czechochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT
------------------------	--	--	---	--	--	---	---	---

MONTAG, 29. 9.	0.30 Speedway-EM-Finale Czechochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT	4.30, 9.00, 13.45 Motocross der Nationen Kegums/LV, 1., 2. und 3. Rennen (W) EUROSPORT 2
DIENSTAG, 30. 9.	0.00, 12.00, 19.30 Motocross der Nationen Kegums/LV, 1., 2. und 3. Rennen (W) EUROSPORT 2	19.00 Speedway-Teamliga Schweden, Finale (live) EUROSPORT

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 30. 9. 2014

AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
WEC: Austin und die Folgen
DTM: Zandvoort

MOTORRAD
Motorrad-GP: Aragón
Cross der Nationen Kegums
Langbahn-WM: Mühlendorf

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: 3./4. Oktober: 34. ADAC-Bergrennen Mickhausen
Weitere Infos im Internet: www.dsk-ev.de





DER SEAT LEON CUPRA 280.

Macht mehr aus jedem Tag.



TECHNOLOGY TO ENJOY

ERLEBEN SIE, WIE VIEL KRAFT LEIDENSCHAFT UND TECHNOLOGIE ENTFALTEN KÖNNEN.

Es ist der stärkste Serienmotor, der je in einem SEAT verbaut wurde: Mit 206 kW (280 PS) beschleunigt der Leon SC CUPRA 280 mit DSG in atemberaubenden 5,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Dank innovativer Progressivlenkung, adaptiver Fahrwerksregelung (DCC) und Vorderachs-Differenzialsperre bringen Sie seine Kraft sportlich und präzise auf die Straße. Schon vor dem Einsteigen geben 19"-Leichtmetallräder und die markanten Voll-LED-Scheinwerfer einen Eindruck von seiner Klasse. Ganz gleich ob im 3-Türer oder 5-Türer: **Entdecken Sie den SEAT Leon CUPRA 280 bei einer Probefahrt. Jetzt ab 32.230 €¹ bei Ihrem SEAT Partner.**

SEAT Leon CUPRA 280 2.0 TSI Start&Stop, 206 kW (280 PS) Kraftstoffverbrauch: innerorts 8,7, außerorts 5,5, kombiniert 6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 154 g/km. SEAT Leon CUPRA 280 2.0 TSI Start&Stop DSG, 206 kW (280 PS) Kraftstoffverbrauch: innerorts 8,4, außerorts 5,7, kombiniert 6,6 l/100 km; CO₂-Emissionen: kombiniert 154 g/km.

SEAT empfiehlt Castrol **EDGE**

AUCH ÜBER: **SEAT.DE**

¹Unverbindliche Preisempfehlung der SEAT Deutschland GmbH, zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Abbildung zeigt Sonderausstattung.