

MOTORSPORT

aktuell

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

Jeden
Dienstag
neu

Superbike-WM
**Guintoli: Überraschend
neuer Weltmeister** S. 28



Langstrecken-WM
**Toyota: Doppelsieg
auch in Shanghai** S. 16

MotoGP
**Bradl: Antworten zum
Markenwechsel** S. 25

Rallye-WM
**Ogier: Den Champion
zieht's zum Ring** S. 22

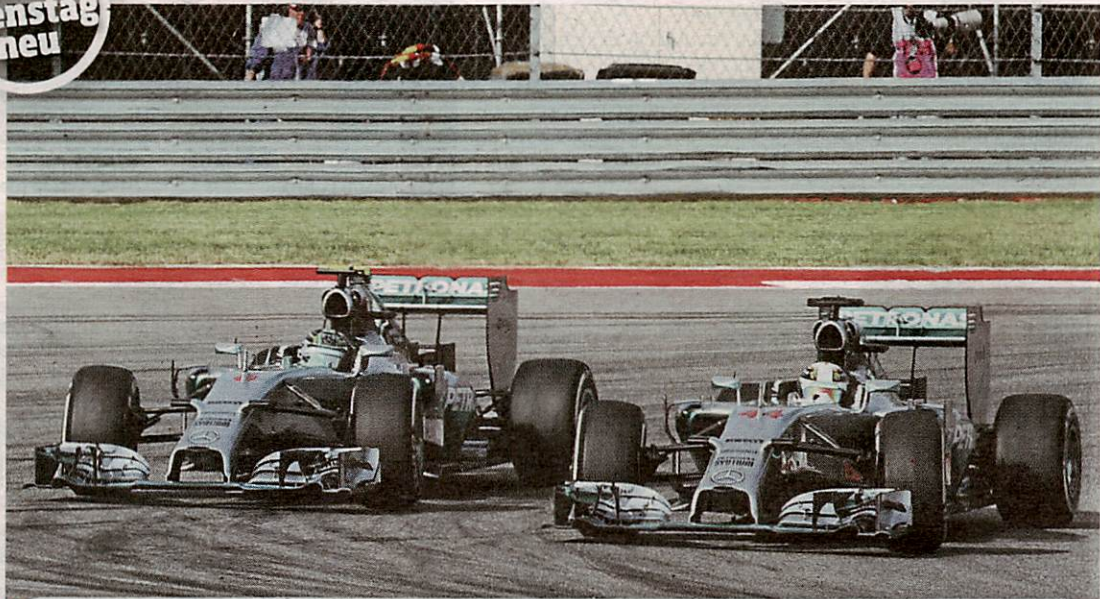
Moto2
**Lüthi/Aegerter: Vorm
letzten Duell 2014** S. 26

IndyCar
**Abt: Sein exklusives
Test-Protokoll** S. 14

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

www.motorsport-aktuell.com

OHRFEIGE FÜR ROSBERG



Trotz Pole-Position und Führung in der Anfangsphase konnte Nico Rosberg den Grand Prix der USA nicht gewinnen. Mercedes-

des-Teamkollege Lewis Hamilton überholte ihn und gewann. Es war der zehnte Saisonsieg des Briten, sein fünfter in Folge.

Warum Rosberg das drittletzte Rennen verlor. Und warum ihn dennoch keiner als Titelkandidat abschreiben sollte. **Ab S. 4**

Und weitere GP-Themen aus Austin



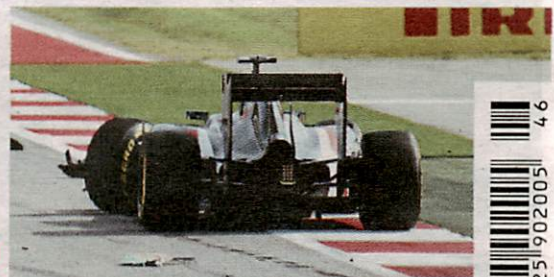
Vettel (Red Bull): 7. nach Strafstart aus der Boxengasse



Massa (Williams): P3 an Ricciardo (Red Bull) verloren



Alonso (Ferrari): Mehr als Rang 6 war nicht drin



Sutil (Sauber): Von Pérez früh abgeschossen



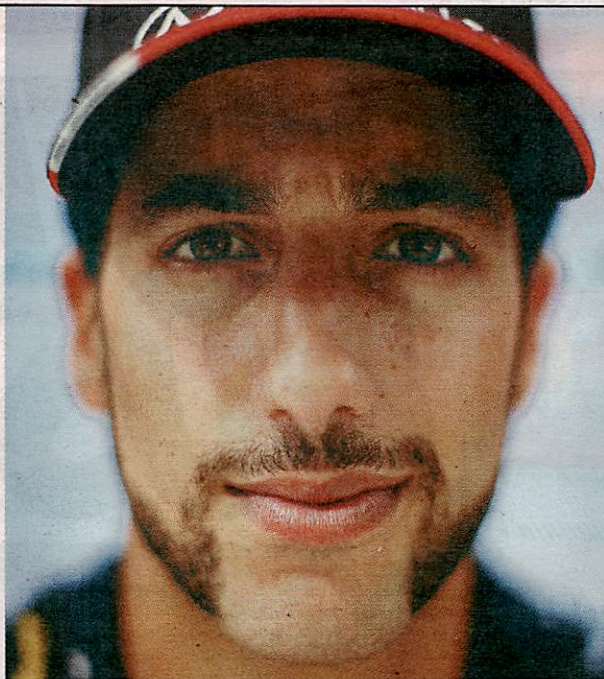
LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Ja, ja, der Rhythmus. Der muss beim Tanzen und beim Musizieren genauso perfekt stimmen wie beim Rennfahren. Bei Formel-1-Pilot Nico Rosberg hat der Rhythmus am letzten Sonntag in einer entscheidenden Phase des Grand Prix der USA nicht gestimmt. Die Folge war für den Deutschen brutal: Sein Mercedes-Teamkollege und härtester WM-Rivale Lewis Hamilton konnte ihn überholen und erneut besiegen. Beim zehnten Doppeltriumph des Silberpfeil-Duos dieses Jahr hiess der lachende Erste schon zum siebten Mal Hamilton. Und das brachte dessen zweiten Titelgewinn zum Greifen nah. Umso bemerkenswerter ist Rosbergs erste Reaktion: «Ich bin heute einfach nicht gut genug gefahren.» Weil er am Sonntag in Austin den perfekten Rennrhythmus eben erst gefunden habe, nachdem Hamilton ihn überholt hatte. So offen zu einer selbst verursachten Niederlage zu stehen, das ist nicht nur artig, sondern auch gross. Nicht zuletzt deshalb macht dieses Titelduell in der Formel 1 mehr Spass als viele andere ihrer 65-jährigen WM-Historie. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Daniel Ricciardo (AUS)
WO? Austin (USA)

WAS? Mit Wildwest-Bart zum F1-Auftritt in die USA gereist



WER? Fahrer und Teamführungen der Langstrecken-WM
WO? Shanghai (CHN)

WAS? Artig wie Studenten an einer Universität lauschen sie beim Briefing den Verantwortlichen des chinesischen 6h-Rennens



WER? Van Woensel/Snaet (B)
WO? Region Condroz (B)

WAS? Feuer am Subaru Impreza WRC bei der Rallye Condroz nach Ölleck an der Servolenkung

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

- Formel 1: Nach dem Aus von Caterham/Marussia **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Vorentscheidung im US-GP gefallen **S. 4**
- FORMEL 1** Austin und die Liebe zur Königsklasse **S. 6**
- FORMEL 1** Interview mit Neu-Teamboss Haas **S. 10**
- ! **INDYCAR** Exclusives Testprotokoll Daniel Abts **S. 14**
- ! **LANGSTRECKEN-WM** Wieder Toyota-Erfolg **S. 16**
- LANGSTRECKEN-WM** Porsche GT-Sieger **S. 18**
- BLANCPAIN SPRINT SERIES** Titel für Götz **S. 19**
- PORSCHE SUPERCUP** Bamber ist Meister **S. 20**
- ! **RALLYE-WM** Interview mit Champion Ogier **S. 22**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

- MotoGP: Rückkehr-Welle beginnt **S. 24**
- ! **MOTOGP** Hintergrund-Talk mit Stefan Bradl **S. 25**
- ! **MOTORRAD-WM** Grosse Vorschau aufs Finale **S. 26**
- ! **SUPERBIKE-WM** Guintoli neuer Weltmeister **S. 28**
- STRASSENSPORT** Raffin vorzeitig CEV-Champ **S. 31**
- IDM SUPERBIKE** Meister Forés: Weiter IDM? **S. 31**
- FREESTYLE-MX-WM** Siege für Podmol und Melero **S. 31**
- MOTOCROSS-WM** Statistik der Saison 2014 **S. 32**

PANORAMA

- IM RÜCKSPIEGEL** Die Highlights im November **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten, Was macht eigentlich? **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 38**
- LESERBRIEFE** **S. 39**
- SERVICE** Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelt Themen

Fotos Titelseite:
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

MOTORSPORT
aktuell

Formel 1/Finanzkrise

Kaltenborn kritisiert die FIA

Von PETER HAAB

Caterham und Marussia sind die ersten beiden Opfer der seit Monaten andauernden Finanzkrise in der Formel 1. Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn hatte schon immer gewarnt und nimmt jetzt Promoter Bernie Ecclestone und FIA-Präsident Jean Todt in die Pflicht.

Monisha Kaltenborn hatte bereits Ende Juni am Rande des Österreich-GP in Spielberg Alarm geschlagen. «Vor einem Jahr hat sich der FIA-Weltrat klar hinter eine Kostenreduzierung gestellt und der Idee einer Budgetobergrenze grundsätzlich zugestimmt. Die FIA-Führung hat damals den Auftrag erhalten, die nötigen Schritte in die Wege zu leiten. Inzwischen hat sich aber eine andere Interessengruppe gegen eine Budgetlimite gestellt und diese eigenmächtig von der Agenda entfernt.» Fakt ist: FIA-



Besorgte Teamchefs: Monisha Kaltenborn und Vijay Mallya

Präsident Jean Todt ist mit seinem Vorstoss am Veto der grossen Teams gescheitert. Mercedes-Sportchef Toto Wolff im Frühsommer: «Es wäre nicht klug von mir, einen Wettbewerbsvorteil ohne Not aus der Hand zu geben. In der Formel 1 war es schon immer so, dass Teams gekommen und dann wegen finanzieller Nöte wieder gegangen sind.»

Vor dem US-GP hat die Formel-1-Finanzkrise die ersten

zwei Opfer gefordert: Marussia und Caterham waren in Austin nicht mehr am Start. Vor diesem Hintergrund hat die FIA in Texas mit einer Medienmitteilung erneut bekräftigt, dass sie die Bemühungen um nachhaltige Sparpläne weiterhin forcieren werde. Tatsache ist aber, dass sich die Formel 1 in ihren Sparbemühungen seit Monaten im Kreis dreht.

«Es muss sichergestellt sein, dass die Teams überleben kön-

nen», fordert Monisha Kaltenborn, die als Sauber-Teamchefin ebenfalls seit Monaten mit finanziellen Engpässen kämpft. «Es muss jetzt endlich Regelungen für eine Kostenbegrenzung geben.» Kaltenborn weiter: «Es sollte einen gewissen Grundbetrag geben, der es allen Teams ermöglicht, halbwegs vernünftig leben zu können. Man darf nicht vergessen, dass die Privatteams viele Mittel investiert haben, um überhaupt auf dieses Level zu kommen.» Die Sauber-Teamchefin ist der Ansicht, dass die grossen Teams dann immer noch über viel mehr Geld verfügen werden als die privaten. «Ein Team mit einem klingenden Namen wie Ferrari wird doch immer mehr Sponsorengelder generieren können als beispielsweise Sauber.» Doch Formel-1-Promoter Bernie Ecclestone gibt sich auch in der aktuellen Situation unerbittlich: «Ich will keine Teams, die im Fahrerlager mit dem Bettlerhut unterwegs sind.» ♦

Nürburgring

Russe kauft den Ring

Diese Schlagzeile hatten die Menschen in der Region rund um den Eifelkurs immer gefürchtet: Russischer Oligarch kauft den Nürburgring. Letzte Woche war es soweit. Viktor Kharitonin, russischer Unternehmer, hat laut Insolvenzverwalter mit seiner NH Holding AG den bei einem Treuhänder geparkten Zwei-Drittel-Anteil von Capricorn-Chef Robertino Wild übernommen und auch sofort die am 31.10. sowie 20.12. fälligen Raten über je 5 Millionen Euro bezahlt.

Bisherige Erfahrungen lehren, die weitere Entwicklung in der undurchsichtigen Gemengelage zunächst abzuwarten. Denn die Erklärungen von Beteiligten offenbaren erneut Widersprüche aufgrund unterschiedlicher Interessen. Für Motorsportfreunde wichtig: Weil niemand der Beteiligten ein Interesse daran haben kann, dass 2015 kein Motorsport in der Eifel stattfindet, gehen Insider davon aus, dass die bereits vorbereiteten Verträge in absehbarer Zeit unterschrieben werden. ♦ GB

ANZEIGE

WIR GRATULIEREN:

DTM CHAMPION 2014

BMW Team RMG

BMW Motorsport

www.bischoff-scheck.de

BISCHOFF SCHECK AG

Mercedes

Vorentscheidung

Der zehnte Streich: Lewis Hamilton ist seinem Ziel, dem zweiten WM-Titel, ein grosses Stück näher gekommen

Von PETER HAAB
und ARTUHR WINTER

Zehnter Doppelsieg für Mercedes, zehnter Saisonsieg für Lewis Hamilton. Auch beim US-GP in Austin konnte keiner den Silberpfeil-Express stoppen. Trotz doppelter WM-Punkte beim letzten Saisonrennen in Abu Dhabi sieht Nico Rosberg seine Felle so langsam davonschwimmen.

Rein rechnerisch liegt für Nico Rosberg bei zwei noch ausstehenden Saisonrennen in São Paulo und Abu Dhabi (doppelte WM-Punkte) zwar noch alles drin. Insgesamt werden ja noch 75 Punkte vergeben. Doch in Austin ist trotzdem eine Vorentscheidung gefallen. Denn Rosberg kann mit 24 Punkten Rückstand auf Hamilton jetzt nicht mehr aus eigener Kraft Weltmeister werden.

Rosberg war nach dem Rennen entsprechend enttäuscht: «Nach der Pole-Position und dem guten Start war die Chance da. Aber ich habe zu lange gebraucht, um meinen Rhythmus zu finden. Erst als Lewis vorbei war, begann es rund zu laufen. Aber da war es leider bereits zu spät.» Bitter für Ros-

berg. Denn jetzt liegt das berühmte Momentum eindeutig auf der Seite von Lewis Hamilton. Der 29-jährige Brit hat die letzten fünf Rennen in überzeugender Manier gewonnen. Nico Rosberg seinerseits hat sich in letzter Zeit den einen oder anderen Fehler zu viel geleistet. Doch im Qualifying zum US-GP in Austin schaffte er überraschenderweise einen wichtigen Konter. Nachdem Teamkollege und WM-Leader Lewis Hamilton alle drei freien Trainings dominiert hatte, stellte Rosberg seinen Silberpfeil auf Platz 1 in der Startaufstellung.

Austin war die sechzehnte Pole-Position für das Mercedes-Team im siebzehnten Saisonrennen. Zum zehnten Mal in dieser Saison starteten die beiden Mercedes-Piloten aus Reihe 1. Und Nico Rosbergs Runde zur Pole-Position war um 0,271 Sekunden schneller als die Pole-Zeit von Sebastian Vettel im Red Bull RB9 vor Jahresfrist. Das zeigt, dass die neuen V6-Turbo-Hybrid-Autos trotz beschnittener Aerodynamik und generell härterer Reifenmischungen schon wieder auf einem hohen Standard angekommen sind.

Mercedes hat am vergangenen Sonntag in Austin auch den

zehnten Doppelsieg der Saison eingefahren, wodurch man die Rekordmarke von McLaren-Honda im Jahr 1988 egalisiert hat. Zudem haben nur Michael Schumacher (2004) und Sebastian Vettel (2013) mit je 13 Saisonsiegen mehr Rennen in einem Jahr gewonnen als Hamilton (bis jetzt 10).

Lauda setzt auf Hamilton

«Für Nico wird es jetzt unheimlich schwer, weil Lewis gerade auf seinem höchsten Level fährt und immer alles richtig macht», sagte der Mercedes-Aufsichtsratsvorsitzende Niki Lauda: «Nico muss jetzt in São Paulo unbedingt zurückschlagen, das ist wohl seine letzte Chance. Wenn wir davon ausgehen, dass beide Autos ohne technische Defekte über die Runden kommen, wird es allerdings sehr schwer, Lewis noch zu stoppen.»

Rosberg hat allerdings schon einmal in dieser Saison bewiesen, dass er nicht zu unterschätzen ist, wenn er mit dem Rücken zur Wand steht: In Monaco drehte er nach vier Hamilton-Siegen den Spieß um, und plötzlich hatte er das Momentum wieder auf seiner Seite. Auch Ex-McLaren-Pilot Alain Prost, der durch seinen früheren Zweikampf mit Ayrton Sen-

na weiss, wovon er spricht, warnte davor, Rosberg nach der Austin-Niederlage vorzeitig abzuschreiben: «Ich glaube jetzt auch eher an Hamilton. Aber er könnte bei den letzten beiden Rennen zum falschen Zeitpunkt noch einen Fehler machen.»

Natürlich: Die besseren Karten besitzt jetzt eindeutig Lewis Hamilton, der 24 Zähler Vorsprung hat und die letzten fünf Rennen für sich entscheiden konnte.

Die Skepsis bleibt

Doch Hamilton blieb auch in seiner Freude über den Austin-Sieg noch vorsichtig, denn er weiss aus Erfahrung, dass ein technisches Problem jederzeit auftreten und einen Piloten aus der Bahn werfen kann. «Wir sind in einem Sport, wo es enorm auf Zuverlässigkeit ankommt», hielt Hamilton am Sonntagabend in Texas fest. «Wir pushen als Team sehr stark, um sicherzustellen, dass wir keine Zuverlässigkeitsprobleme mehr bekommen. Dann liegt alles in den Händen der Fahrer. Und das ist es, was wir für eine faire WM-Entscheidung wollen.» Zumindest versucht man im Lager der Silberpfeile alles dafür zu tun, um die

WM-Entscheidung auch in den Händen der Fahrer zu lassen. Trotz der Kollision beim Belgien-GP in Spa dürfen Hamilton und Rosberg frei fahren. «Dafür sind wir der Teamleitung sehr dankbar», lobt Rosberg. «Beide Fahrer können ihr eigenes Ding machen und bekommen vom Team die gleiche Unterstützung.»

Hamilton stimmt zu und ergötzt: «Zu Beginn des Jahres gab es vor einem GP-Wochenende viele Meetings, um zu diskutieren, wie wir die Dinge managen wollen. Wir hatten enge Zweikämpfe und leider auch mal Berührungen. Danach gab es die grossen Diskussionen, was wir tun können und was wir nicht tun dürfen. Abgesehen davon können wir frei fahren und gehen mit derselben Einstellung auf die Strecke: Ich möchte meinen Teamkollegen nicht aus dem Rennen nehmen. Ich möchte fair gewinnen.»

Mercedes-Sportchef Toto Wolff war nach dem Rennen erleichtert: «Jetzt wissen wir, dass nur noch einer der beiden Mercedes-Piloten den WM-Titel gewinnen kann. Das ist eine grosse Erleichterung für das ganze Team. Denn damit ist unsere Mission für die Saison 2014 bereits erfüllt.» ♦



Noch ein Siegerpokal: Hamilton gewann in Austin zum 32. Mal



P1 hinterm Safety-Car: Da war die Welt für Rosberg noch i.O.



Bitter für Rosberg: Hamilton siegte zum fünften Mal in Serie

Red Bull

Bittere Saison für die Weltmeister

Von PETER HAAB und ARTHUR WINTER

Nach dem US-GP in Austin steht es auch mathematisch fest: Das erfolgsverwöhnte Team von Red Bull Racing wird die Formel-1-Saison 2014 ohne WM-Titel beenden. Nachdem Mercedes beim GP von Russland schon die Team-WM vorzeitig gewonnen hat, ist Daniel Ricciardo trotz Platz 3 in Austin im Kampf um den Fahrer-WM-Titel definitiv ausgeschieden.

Im Qualifying vom Samstag hatte Daniel Ricciardo mit Platz 5 das Optimum für Red Bull herausgeholt. Der Australier musste sich einzig den überlegenen Mercedes und den auf der Geraden sehr schnellen Williams geschlagen geben. Doch in Sachen Williams konnte der dreifache Saisonsieger den Spieß im Rennen umdrehen. Ricciardo schaffte zum achten Mal in dieser Saison den Sprung aufs Podium und liess Felipe Massa (4.) und Valtteri Bottas (5.) hinter sich. «Ich bin jetzt endgültig aus dem WM-Kampf raus. Aber ehrlich gesagt habe ich mir schon nach dem GP in Sotschi keine Hoffnungen mehr gemacht», gab Ricciardo nach dem Rennen zu.

Teamkollege Sebastian Vettel (7. Platz) war nach dem Rennen völlig frustriert: «Im Training bin ich mit verbundenen Augen zwei Sekunden schnellere Run-

denzeiten gefahren als jetzt im Rennen. Keine Ahnung, wo der Speed geblieben ist.» Vettel drehte im Qualifying als Tribut an die US-Fans nur eine Showrunde. Denn im RB10 des Weltmeisters ist bereits die sechste Antriebseinheit des Jahres verbaut. Darum musste der vierfache Weltmeister aus der Boxengasse starten. «Es war ein frustrierender Tag für Sebastian», hielt Teamchef Christian Horner fest. «Egal, welches Ergebnis er heute gebracht hätte, es hätte ohnehin nichts am Start aus der Boxengasse geändert. Jetzt müssen wir mit der Laufleistung seines sechsten Motors sehr vorsichtig sein. Wir müssen sicherstellen, dass uns vor dem Ende der Saison nicht noch ein weiterer Motorwechsel droht.» Vettel soll schliesslich

te, was die Formel 1 nach dem Fehlen von Caterham und Marussia und dem damit verbundenen Wirbel um die Finanzkrise in der Formel 1 noch brauchen konnte. «Ich habe diese Regeln nicht erfunden», hielt Sebastian Vettel sarkastisch fest. «Wenn man ohnehin aus der Boxengasse losfahren muss, dann ist es egal, was man im Qualifying macht. Wenn man sich vor Augen hält, dass die Fans uns in der Zeitenjagd fahren sehen wollen, dann ist es eine sehr schlechte Regel», kritisierte der vierfache Weltmeister. «Aber klar, die Vorschriften haben für alle ihre Gültigkeit, und wir haben uns in der ersten Phase der Saison mit der Zuverlässigkeit sehr schwergetan.»

«Ich habe diese Regeln ja nicht gemacht.»

SEBASTIAN VETTEL



Noch keine Ferrari-News

Die Probleme nach dem Wechsel auf den sechsten Antriebsstrang haben Vettel sichtlich frustriert. Nicht minder genervt war der Noch-Red-Bull-Pilot in

Austin wegen der Fragen zu seiner näheren Zukunft. Der Ferrari-Transfer hätte im Vorfeld des US-GP offiziell werden sollen. Doch anscheinend blockierte Fernando Alonso, der bei Ferrari um eine millionenschwere Abfindung pokern soll, dieses Vorhaben. Weil ihm Red Bull Racing keine Freigabe für den Test nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi gibt, kann Vettel frühestens bei den ersten Testfahrten 2015 in Jerez in den Ferrari steigen. ♦

KOMMENTAR

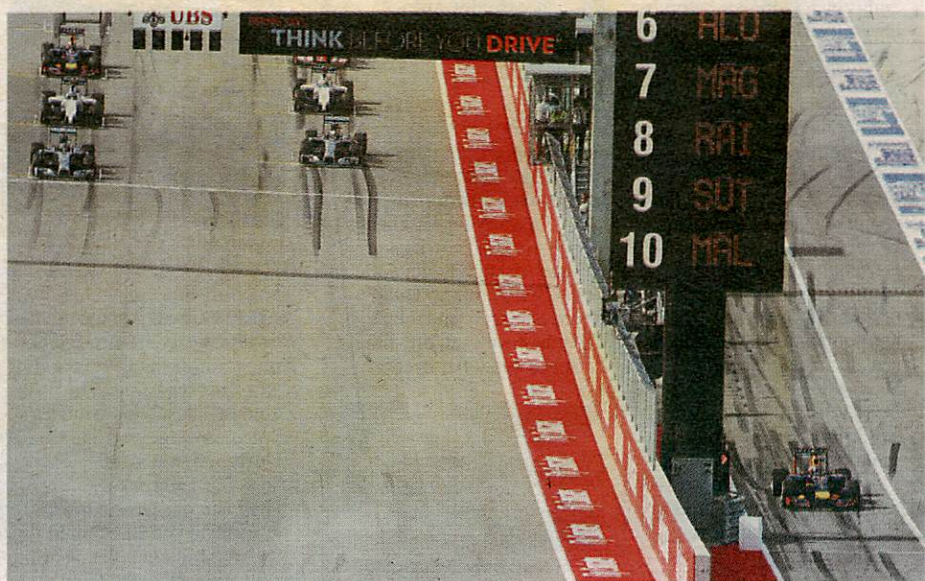
Ferrari: Ein Trauerspiel um Vettel und Alonso

Von PETER HAAB



Wie wenn die Formel 1 nicht schon genug andere Probleme hätte: Die Transfer-Posse um Fernando Alonso, Sebastian Vettel und Ferrari wird langsam aber sicher zur peinlichen Lachnummer. Vor rund vier Wochen hat Sebastian Vettel seinen Abschied von Red-Bull-Racing auf Ende Saison 2014 bestätigt. Seither weiss jedes Kind, dass der vierfache Weltmeister in Maranello einen Dreijahresvertrag unterschrieben hat und bei Ferrari zusammen mit dem neuen Team-Manager Marco Mattiacci und Montezemolo-Nachfolger Sergio Marchionne für Aufbruchstimmung sorgen soll. Das ist zwar offiziell noch geheim, aber ebenso lächerlich, weil Red-Bull-Teamchef Christian Horner in seinem Ärger über Vettels Abgang den Mund nicht halten konnte und den neuen Arbeitgeber seines langjähri-

gen Schützlings branchenunüblich gleich beim Namen nannte. Warum also bestätigt Ferrari das, was alle Interessierten ohnehin schon seit Wochen wissen, nicht? Gemäss Insider soll es juristische Probleme rund um die Vertragsauflösung von Fernando Alonso geben. Das ist allerdings nur schwer nachvollziehbar, wenn man weiss, dass Formel-1-Verträge gelegentlich mehr als 70 Seiten umfassen und schon für die Vertragsentwürfe ganze Heerscharen von Anwälten am Werk sind. Ferrari macht mit seiner dilettantischen Vorgehensweise einen vierfachen Weltmeister zur Marionette: Vettel darf etwas, was bereits alle wissen, nicht bestätigen. Und selbst als schwieriger Charakter hat ein Fernando Alonso diese Art von scheinweisem Abschied nicht verdient.



Start aus der Boxengasse: Vettel war wegen eines Motorenwechsels von Anfang an chancenlos

BRUMM-BRUMM-BRÜMMER

Schockierende Krise

Es hat einen halben Tag gedauert, bis die Schilder über den Garagen abmontiert waren, die Boxengasse umorganisiert. Alles wurde in Austin beseitigt, was auf Caterham oder Marussia hindeuten könnte. Als ob die Sorgenkinder der Formel 1 nicht bloss in Insolvenz gegangen, sondern gar nicht mehr da wären. Phantom-Teams sozusagen. Aber die Kernfrage, auch wenn viele sie immer noch nicht hören wollen, ist eine ganz reale:

Erleben wir gerade das Ende der Formel 1, wie wir sie bisher kannten?

Ohne die sogenannten Hinterbänker, das zeigt das kleinste Starterfeld seit Monaco 2005, fehlt der Königsklasse etwas. Eine Weltmeisterschaft im Fussball wäre doch auch nur die Hälfte wert, wenn es nicht die Vorrunde mit den Kleinen geben würde. In anderen Sportarten ist die Solidarität da, weil dort Regeln und Finanzen getrennt behandelt werden. Im Motorsport, der von der Natur der Technik her schon teuer ist, vermischt sich das jedoch alles. Und diese Interessenlage aus Investoren, Sponsoren, Vermarktern und Rennställen ist das Gefährliche. «Schockierend» findet nicht nur Sebastian Vettel die Situation.

Es ist beinahe unmöglich, den kleinsten gemeinsamen Nenner zu finden, wie der Fall der im Frühsommer gescheiterten Kostenbegrenzung zeigt. Und der Automobil-Weltverband FIA konnte nichts machen ausser seine guten Absichten zu betonen. Das Sagen haben weiterhin der Rechteinhaber CVC, vertreten durch Bernie Ecclestone, und die grossen Teams. Damit ist eine Balance nur schwer herzustellen. Es sei denn, die dramatische Botschaft, die sich hinter dem Verzicht von Caterham und Marussia verbirgt, kommt bei den hohen Herren an. Sie lautet schlicht: Wer ist der Nächste?

Mit jedem Privatteam geht den Herstellern nicht nur ein Abnehmer für ihre Leasingmotoren verloren, auch das Tabellenende rückt für sie näher. Es ist kein Geheimnis, dass die Mittelfeldrennställe Wil-

liams, Force India, Lotus und Sauber Geld verlieren. Mit einem Drei-Auto-Plan würde zwar das Starterfeld kurzfristig aufgefüllt, aber die generelle Problematik nicht gelöst: Um halbwegs mithalten zu können oder gar für die gewünschten Überraschungen sorgen zu können, muss man heutzutage mindestens 120 Millionen Dollar im Jahr auf den Tisch legen. Das ist über Sponsoren kaum noch zu finanzieren. An sich ist die Formel 1 zwar immer noch reich, aber die 800 Millionen Dollar Ausschüttung der Vermarktungsgelder geht – vornehmlich über Boni-Zahlungen – an die ohnehin reichen Teams. So kann es nie zu einer gesunden Balance kommen. Es sind einfach zu viele Egoismen im Spiel. Und einer schiebt es auf den anderen.

Mit dieser Hinhalte-taktik fährt die Formel 1 sich nur noch weiter in die Krise. Die Symptome greifen über, und die Fans haben ein sehr feines Gespür dafür, wenn etwas fundamental nicht stimmt. Unabhängig von den Einzelinteressen geht es ihnen um Gerechtigkeit, nicht um kalt zelebrierten Kapitalismus. Wer es noch nicht gemerkt hat: Es geht längst nicht mehr um eine Vorteilsnahme, sondern um das nackte Überleben. Und zwar das der ganzen Rennserie.

Der Blick in die Historie zeigt: Es hat immer ein Kommen und Gehen in der Königsklasse des Autosports gegeben. Seit 1950 haben 164 Teams an der Weltmeisterschaft teilgenommen. Geblieben sind, nachdem es alle Newcomer von 2010 erwischt hat, noch neun. Alle Neune, der Begriff kommt von der Kegelhahn. Es wäre der falsche Vergleich: Dort gewinnt, wer die meisten Kegel zu Boden wirft. Auf und an der Rennpiste aber sind jetzt diejenigen gefragt, die die Formel 1 wieder aufrichten.



Elmar Brümmer

F1-Interesse in den USA

In Texas wird auf

Von ELMAR BRÜMMER

Zum dritten Mal fand der GP der USA in Austin statt. Dort lieben sie die Formel 1 trotz so mancher Schwäche.

Das Plakat könnte in einem urigen Saloon hängen, aber in Wirklichkeit leuchtet es riesengross über dem Texas Highway: «Wie die Formel 1 den Westen eroberte.» Ein paar Meilen weiter südlich dann sieht man zwei Asphaltcowboys, die wie Preisboxer inszeniert sind: «Hamilton vs. Rosberg». Und schliesslich lockt ein XXXL-Poster mit dem Slogan: «Die Schlacht der Könige».

Sie mögen in Austin ja noch nicht so viel von der Formel 1 verstehen (Wer versteht sie im Moment überhaupt?), aber sie wissen dort eine ganze Menge darüber, wie man ein Topereignis im Motorsport inszeniert.

Und das in einer Stadt der Fahrradfahrer.

Mario Andretti, der F1-Weltmeister von 1978, fungiert als Botschafter des Circuit of the Americas. Und er spricht in feurigem Italo-Amerikanisch das aus, was auf den Plakaten prangt: «Ich liebe diese Formel 1. Ich denke, dass es weltweit noch immer nichts Vergleichbares gibt.» Aber der heute 74-jährige PS-Volksheld, der mit Sheriffstern und Cowboyhut durchs Fahrerlager von Austin schreitet, erteilt der Königsklasse auch Strafzettel. Andretti: «Die Formel 1 muss vor allem lockerer werden, die Fahrer müssen noch mehr herausgestellt werden.» Und vor allem: «Auf der technischen Seite ist man etwas zu weit gegangen.»

Dass ein Rennwagen langsamer fahren müsse, um Benzin zu sparen, verstehe man im Land der Ölfelder eben nicht.

Super-Mario gehört zu den Verfechtern eines dritten Autos, zumindest bei einzelnen Rennen: «Was wäre das für ein Ding, wenn Mercedes hier zusätzlich einen Amerikaner im Training eingesetzt hätte?» Pech für Austin, dass der fest für den Freitag eingeplante Start des Kaliforniers Alexander Rossi zum Opfer der Marussia-Insolvenz wurde.

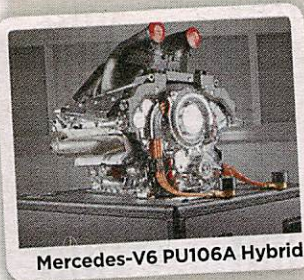
Bereits ein Lieblingsrennen

Trotzdem hat der Grosse Preis der USA auch in diesem Jahr als eine Art Stimmungsaufheller für die in die Krise geratene Formel 1 gewirkt. Es ist erstaunlich, wie sich in nur zwei Jahren ein neuer Liebling der Fahrerlagergemeinde entwickeln konnte – und das in einem Niemandsland, das man fest in NASCAR-Händen wähnte. Die fuhr am Sonntag übrigens nur 250 Meilen entfernt in Fort Worth ein 500-Meilen-Rennen.

AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARTHUR WINTER

Die Mercedes-Motorenfabrik in Brixworth ist für ihren Formel-1-Antriebsstrang «PU106A Hybrid» mit der begehrten Dewar Trophy ausgezeichnet worden. Der Preis ist eine der prestigeträchtigsten Auszeichnungen im britischen Ingenieursumfeld und wird nur in Jahren verliehen, in denen das Expertenkomitee des Royal Automobile Club Bewerber mit ausreichenden Verdiensten ausgemacht hat.



Mercedes-V6 PU106A Hybrid

Mercedes-Motorenchef Andy Cowell ist stolz: «Dies ist unsere zweite Auszeichnung mit diesem Preis und eine angemessene Würdigung für das Bekenntnis zu Spitzenleistungen in unserem Unternehmen.»

Die Liste der US-Austragungsorte von F1-Rennen ist lang: Indianapolis, Sebring, Riverside, Watkins Glen,

Long Beach, Las Vegas, Detroit, Dallas, Phoenix, Austin. In Watkins Glen wurde zwischen 1961 und 1980 insgesamt zwanzig Mal der Grand Prix der USA ausgetragen. Doch wirklich sesshaft wurde die F1 im Land der unbegrenzten Möglichkeiten in früheren Zeiten nie.

Die Formel 1 hat in den USA noch bei Weitem nicht den Stellenwert der NASCAR-Serie. Die Stock-Car-Szene dominiert den US-Markt und lockt an jedem Rennwochenend Hunderttausende von Motorsportfans an die Strecken. Glaubt man Gene Haas, dann stösst die Formel 1 aber in Nordamerika auf fruchtbaren Boden. Haas muss es wissen: Mit seinem NASCAR-Team ist er seit langer Zeit erfolgreich; mit seiner 2016 mit Ferrari-Power in den Rennbetrieb einsteigenden F1-Truppe will er es erst noch werden (siehe auch Seite 10).

Nach dem ersten und zweiten Training probierte die Formel 1 in Austin erstmals das sogenannte virtuelle Safety Car aus. Das kurz VSC genannte Konzept funktioniert so: Rund um den Kurs werden bei Unfällen an jedem Streckenposten-Standpunkt zwei gelbe

Flaggen geschwenkt («höchste Gefahr») und – wenn wie in Austin möglich – auf Digitaltafeln rund um den Kurs das Signal «VSC» gezeigt. Die Fahrer kriegen aufs Cockpit-Display ein Gelblicht und ein je nach Strecke individuelles Tempolimit übertragen. Noch problematischer: diesen Maximalspeed in Kurven nicht zu überschreiten und klare Regeln für den Restart. Frühester Einsatztermin: GP Abu Dhabi in diesem Jahr.

Marcus Ericsson (Ex-Caterham-Pilot) war in Austin und wurde sich mit rund zwanzig Millionen Euro im Gepäck mit Sauber über ein Stammcockpit für 2015 einig. Spannende und noch unbeantwortete Frage nun: Muss Adrian Sutil trotz fixem Sauber-Vertrag für nächstes Jahr dem ebenfalls mit einer Mitgift bereitstehenden Sauber-Ersatzfahrer Giedo van der Garde Platz machen?



Marcus Ericsson



In Not: Bernie Ecclestone



fruchtbarem Boden gefahren

Aber die US-Fangemeinde ist keine geteilte. Formel 1 gilt eher als Motorsport der Einwanderer, Stock Cars als Festival der Einheimischen. Wobei die akribische Analyse der Veranstalter in Austin ergeben hat, dass Besucher aus 50 Bundesstaaten zum US-GP kommen. Dabei wird Gene Haas erst 2016 mit einem Team an den Start gehen, das aber ganz bewusst den Slogan «made in America» trägt.

Als erste wichtige Personalie wurde in dieser Woche vom Rennstallsitz in North Carolina aus übrigens die Ernennung eines Marketingvorstandes verkündet. Ein Amt, das es in der Formel 1 sonst bislang nicht gibt. Das zeigt, wo die Zukunft (oder der Nachholbedarf) liegt.

Bobby Epstein, der Mitbegründer und -investor der Berg- und Talbahn von Austin rät der Formel 1 deshalb dringend, sich an der NASCAR oder an Hollywood zu orientieren: «Von denen kann man lernen.» Der

Grand Prix der USA, den sich viele so sehnhchst für New York, New Jersey, Long Beach oder Las Vegas gewünscht haben, hat mit der dritten Auflage in Austin bereits eine echte neue Heimat gefunden. Brachliegendes Farmland und ein Rennbahnbau, das klangschwer nach Investitionsruine. Von wegen! Inzwischen ist die anspruchsvolle Strecke fester Bestandteil der Unterhaltungsindustrie der texanischen Hauptstadt. Die Formel 1 ist zwar das internationale Topereignis, aber auch das MotoGP-Rennen, die X-Games, die Langstrecken-WM (WEC) und grosse Konzerte locken das Publikum an.

Eine halbe Milliarde Dollar spült allein der Grand Prix der F1 in die Region. Das Zentrum der Begeisterung wandert nachmittags von der Strecke in die Innenstadt, wo für das Fanfest ganze Strassenblöcke abgesperrt sind und Sebastian Vettel zum Auftakt mit seinem Red-

Bull-Renner aufs stolze Capitol zuraste. Die ganze City lebt mit, von der und für die Stadt.

Nun kann man nicht behaupten, dass die Menschen in Indianapolis, wo die Formel 1 sieben Jahre lang vergeblich ihr Glück zu machen versuchte, dem Motorsport kritischer gegenüber gestanden hätten. Aber in Indy war einfach die Nudeltopf-Renndtradition zu übermächtig, lagen Toleranz und Akzeptanz fast bei null. Ein Missverständnis auf Gegenseitigkeit, das in Austin gar nicht erst auftrat.

«Nichts mehr besser machen»

«Hier kann man doch gar nichts mehr besser machen, als es schon ist», lobt Vettel. Die ÖTöne anderer Rennfahrer bezeugen das: «Fun» (Ricciardo), «Highlight» (Rosberg), «Friendly» (Vergne), «Buzzing» (Kvyat), «Cool» (Hülkenberg), «Fun» (Gutiérrez), «Exciting» (Sutil). Für Mercedes-Teamchef Toto Wolff fühlt es sich in Austin an,

«als ob wir immer schon hier gewesen wären». Interessant wird zu beobachten sein, wie sich die Rivalität mit dem wieder belebten Mexiko-GP vom kommenden Jahr an auf Austins Zuschauerzahlen auswirken wird.

Mittlerweile kommen die F1-Rennen wieder live in einem grossen US-Netzwerk (NBC), die Zuwächse liegen bei stattlichen 46 Prozent. Allerdings sind es zunächst nur eine halbe Million TV-Zuschauer im Schnitt, was wohl vor allem an den unpraktischen Übertragungszeiten liegt. Lewis Hamilton gab derweil im landesweiten Frühstückfernsehen den sympathischen Entertainer. Er parkte seinen Silberpfeil mitten im Rockefeller Center und staunte über Fans, die die Auspuffanlage von Mercedes mit Luftballons nachgebaut und sich um den Hals gelegt hatten.

«Das Interesse hier geht durch die Decke», bescheinigt Eric Boullier von McLaren,

«das ist vielversprechend. Aber über den entspannten Auftritt in Austin hinaus muss die Formel 1 ihr Marketingkonzept dringend intensivieren. Die bis hin zur Unnahbarkeits gepflegte Exklusivität macht zwar neugierig, aber US-Öffentlichkeit und besonders US-Sponsoren wollen viel mehr Zugang zu den Stars.

Dazu noch einmal Bobby Epstein: «Beziehungen pflegt man von Mensch zu Mensch, aber nicht zwischen Mensch und Metall.» Ergo werden sie in Nordamerika Bernie Ecclestone's Skepsis gegen soziale Medien und moderne Vermarktung nie verstehen. «Mit mehr Weitblick wäre die Position der Formel 1 im amerikanischen Sportmarkt noch stärker», sagt Brad Hollinger, der gerade ein Anteilspaket beim Williams-Rennstall gekauft hat. Nicht zuletzt, weil er fest daran glaubt: «Austin ist ein Pfund, mit dem man wuchern kann.» ♦



US-Invasion: Tausende Formel-1-Fans strömten nicht nur auf die Zielgerade des Circuit of the Americas in Austin



US-Gridgirls: So hübsch kann der Western-Look sein



US-Fans: Hamiltons Autogramme sind sehr begehrt



US-Botschafter: Ex-F1-Weltmeister Mario Andretti

Team für Team - GP USA 2014

Red Bull: Fahrertitel trotz



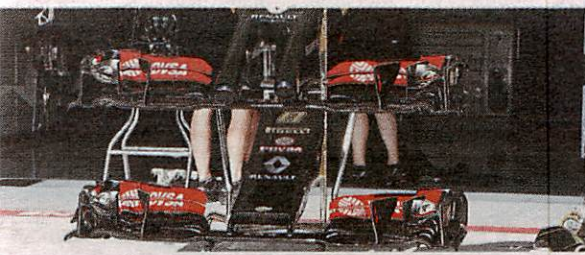
Lachender Dritter: Ricciardo (rechts) neben dem Siegerduo Hamilton und Rosberg (links)



MERCEDES 6 ROSBERG P2, 44 HAMILTON P1

Hamiltons vierter und Rosbergs fünfter Kinetikgenerator bekamen für Austin einen neuen Antrieb. Zudem wurden an beiden W05 AMG Hybrid die Getriebeinnereien erneuert. Trotz ihrer grossen Überlegenheit gerieten die Silberpfeil-Chauffeure am Freitagnachmittag in Sorge: Getriebeprobleme. Hintergrund: Hydraulikdefekt, der Hamilton sogar vorzeitig an die Box zwang. Am Samstag streikten wieder mal die Bremsen: im FT3 am Rosberg-, in der Quali beim Hamilton-Auto. Beim Briten lag die Temperatur der linken vorderen Bremsscheibe bis zu 100 Grad unter der der drei anderen. Folge: blockierendes linkes Vorderrad, instabiles Einlenken und «nur» Startplatz 2 (SP2). Im GP wartete Hamilton hinter Spitzenreiter Rosberg auf seine Chance. Die kam noch vor Halbdistanz: Er überholte den mit den gegenüber Samstag veränderten Windverhältnissen kämpfenden Teamkollegen und gewann zum fünften Mal in Folge. **WM-Punkte/WM-Platz: 608/1.**

Rosberg: Pole-Position, aber im Rennen von Hamilton besiegt



LOTUS 8 GROSJEAN P11, 13 MALDONADO P10

Am E22 von Grosjean war vor Trainingsbeginn an der Getriebeeingangswelle der Tausch einer Dichtung nötig. Der Franzose testete im FT1 erstmals eine neue Frontflügelversion des 2015er-Lotus. Sie ähnelt der Mercedes-Lösung. Ab dem FT2 fuhr Grosjean dann auch wieder die asymmetrische Nase. Sie soll das Grundproblem des schwierigen Handlings sein. Vor allem deshalb, weil sie angeblich bei eingeschlagenen Vorderrädern Strömungsabriss beim Luftfluss übers Auto provoziert. Am Freitag leistete sich Grosjean einen, Maldonado zwei Dreher. Alle drei endeten schadlos. Ständig blockierende Fronträder beim Bremsen brockten Grosjean die achtzehnte und schlechteste Rundenzeit im Q1 ein. Sein angriffslustiges Rennen endet auf dem undankbaren elften Rang. Maldonado holte mit P10 seit langem mal wieder einen Punkt. **WM-Punkte/WM-Platz: 9/8.**

Lotus-Nasen: Altes Modell (oben) und neues in Austin verglichen



FORCE INDIA 11 PÉREZ AUSFALL, 27 HÜLKENBERG AUSFALL

Weil die verspätete Leasingrate an Motorenlieferant Mercedes gezahlt worden war, konnten in Austin bei beiden VJM07 neue V6-Triebwerke samt neuem Turbolader, Kinetik- und Wärmegenerator plus Batterie eingebaut werden. Die jeweils vierte, in Reserve bereit gehaltene Antriebseinheit beider Fahrer bekam überdies einen neuen Kinetikgenerator. Aerodynamische Updates: Frontflügel, Leitbleche, Seitenkästen, Unterboden, hintere Bremslüftungen. Wie McLaren machte auch Force India der ständig richtungswechselnde Wind zu schaffen. Hülkenberg verpasste Q3, weil eines seiner Abreissvisiere auf einem seiner Vorderreifen kleben blieb und ihn Grip kostete. Im GP musste er schon früh mit defektem Abtrieb parken. Pérez fiel noch eher aus, weil er mit Räikkönen und Sutil kollidierte. Strafe: sieben Startplätze zurück in Brasilien. **WM-Punkte/WM-Platz: 123/6.**

Pérez: Räikkönen und Sutil in der ersten Runde gerammt



TORO ROSSO 25 VERGNE P9, 26 KVIAT P15

Im FT1 fuhr der aktuelle Ersatzpilot und nächstjährige Stammfahrer Verstappen im Vergne-Auto. P10 war ein solides Ergebnis für den 17-jährigen Niederländer. Allerdings: Sein Tempoverstoss in der Boxengasse (99,3 km/h) kostete 1000 Euro. Kvyats starker vierter Rang am Freitagmorgen war danach für keinen Toro-Rosso-Piloten in Griffweite. Neben Antriebspower fehlte es vor allem am Zusammenspiel von Chassis, Reifen und Asphalt. Ab dem FT3 war im STR9 von Kvyat der bereits siebte(!) neue Motor nötig. Was dem Russen in den USA wie die Woche darauf in Brasilien eine Rückversetzung einbrachte (um zehn bzw. sieben Startplätze). Im Rennen setzte Kvyat auf drei Stopps und wurde mit der Strategie Letzter. Vergne, der nur zweimal Pneu's tauschte und mit einem Doppelrempler gegen Grosjean aufrief, holte als Neunter immerhin zwei Punkte. **WM-Punkte/WM-Platz: 31/7.**

Kvyat: Vorletzter Platz am Start und letzter Platz im Rennen



MARUSSIA 4 CHILTON, 42 ROSSI

NICHT AM START

Budgetmangel 1: Marussia verzichtete auf den US-Grand-Prix

WM-Punkte/WM-Platz: 2/9.

Podiumsplatz verloren

RED BULL 1 VETTEL P7, 3 RICCIARDO P3

Vettel ging ins siebzehnte GP-Wochenende 2014 mit rundum neuer Antriebseinheit. Bestehend aus: Motor, Turbolader, Kinetikgenerator, Wärmegenerator, Batterie und vier Steuergeräten. Da jede Komponente die sechste war, aber jeweils nur fünf pro Saison straffrei erlaubt sind, stand der Start des Weltmeisters aus der Boxengasse von vornherein fest. Im ersten freien Training (FT1) brems-te Vettel das unsauber arbeitende Getriebe seines RB10, Ricciardo sein defekter Kinetikgenerator. Ab dem FT3 am Samstagmorgen war Ricciardos Wagen mit neuem Turbolader und Wärmegenerator (jeweils Nr. 5) unterwegs. Um die 107-Prozent-Regel zu erfüllen und die Fans zu erfreuen, fuhr Vettel im ersten Quali-Drittel (Q1) anders als geplant doch. Sein siebter Platz im Rennen mit vier Reifenwechseln war sehenswert. Ricciardos dritter Rang war noch besser. Aber nicht gut genug, um in den letzten zwei GP weiterhin Titelchancen zu haben. **WM-Punkte/WM-Platz: 363/2.**



Stark gefahren: Vettel kam aus der Boxengasse bis auf Platz 7

FERRARI 7 RÄIKKÖNEN P13, 14 ALONSO P6

Die F14 T kamen mit revidierten Endplatten ihrer Heckflügel nach Texas. Auf den mal angedachten Einsatz der sechsten Antriebseinheit für beide Fahrer verzichtete die Scuderia. Im Räikkönen-Wagen steckten drei neue Kontrollelektroniken, die jeweils sechste der Saison. Der «Ice-man» hatte im FT1 eine Reihe Aerodynamikneuheiten und reichlich Messgeräte an seinem Ferrari. Dessen sehr schwer kontrollierbares Handling (ein Dreher) Räikkönen verstimmten. Fürs FT2 wurden die Set-up-Schwächen ausgemerzt, dafür hakte die Kupplung beim Finnen. Für Alonso wurde es erst im FT3 knifflig: Das Heck seines Autos war zu instabil und zwang den Spanier zu einigen sehenswerten Drifts. Mit SP6 war er zufrieden, Räikkönen mit SP9 nicht – weil das Untersteuern nicht beseitigt worden war. Der dreizehnte Endrang des Finnen im US-GP war nach dem frühen Rempler durch Pérez das Maximum. P6 für Alonso war solide, aber auch zu wenig. **WM-Punkte/WM-Platz: 196/4.**



Mess-Diener: Räikkönen musste am Freitag neue Daten sammeln

MCLAREN 20 MAGNUSSEN P8, 22 BUTTON P12

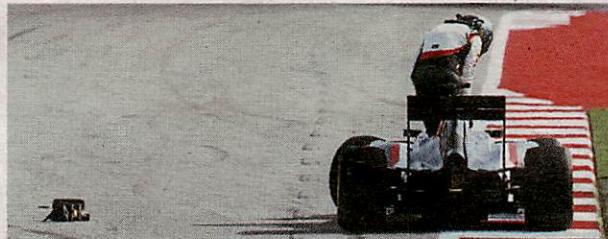
Die jeweils dritte und fünfte Antriebseinheit von Button und Magnussen wurde fürs US-GP-Wochenende mit einem neuen Kinetikgenerator bestückt. Wirklich entscheidend war diese Neuheit an den MP4-29: eine Delle im Frontflügel, die rund eine halbe Sekunde Zeitvorteil pro Runde gebracht haben soll. Nach den Plätzen 3 (Button) und 5 (Magnussen) im FT1 rutschten beide im FT2 ab. Ursache: Der ständig die Richtung wechselnde Wind störte die McLaren-Aerodynamik. Am Samstagmorgen beklagten beide Piloten instabile Reifenhafung. Die nächsten Fahrwerksänderungen zahlten sich in der Quali aus: 7. Button, 8. Magnussen. Weil Button seit Samstag mit einem vorzeitig eingebauten neuen Getriebe fuhr, musste er fünf Plätze zurückversetzt starten. Hoher Reifenverschleiß stoppten den Vorwärtsdrang beider Piloten im Rennen. **WM-Punkte/WM-Platz: 147/5.**



Magnussen/Button (Mitte): Fehlersuche im Kreise ihrer Techniker

SAUBER 21 GUTIÉRREZ P14, 99 SUTIL AUSFALL

Im Heck des C33 von Gutiérrez steckte der fünfte neue Motor in dieser Saison. Sutil fuhr mit der fünften neuen Batterie und mit einem neuen Achtganggetriebe. Er hatte seinen Teamkollegen in allen Trainings und in der Qualifikation im Griff. Obwohl sich Sutil im FT1 einen Dreher und im FT3 gar drei Ausrutscher erlaubte. Auch damit hatte der Bayer offenbar das Limit optimal ausgenutzt. Er schaffte den Sprung ins Q3. Da wurde Sutil zwar nur Zehnter und Letzter, aber es bedeutete seinen besten Startplatz in diesem Jahr. Weil Button nach hinten strafversetzt wurde, rückte Sutil sogar noch vor auf SP9. Für Gutiérrez, der nie das Beste aus den Reifen rausholen konnte, blieb nur SP15 (nach Quali-Rang 16) und aus dem gleichen Grund nur P14 im GP. Sutil war nach Pérez' Rammstoss schon in Runde 1 draussen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**



Sutil: Aus bereits in der Startrunde nach Kollision mit Pérez

WILLIAMS 19 MASSA P4, 77 BOTTAS P5

Noch vor Trainingsbeginn beschäftigte der Traditionsrennstall die Rennkommissare: Claire Williams, die stellvertretende Teamchefin, hatte ihre Teilnahme an der üblichen Freitags-Pressekonferenz der FIA abgesagt. Wegen «höherer Gewalt» wurde von einer Strafe abgesehen. Die Einsatz- und Reserve-Antriebspakete von Bottas und Massa wurden jeweils mit einem neuen Kinetikgenerator ausgerüstet. Massas FW36 bekam dazu noch ein neues Getriebe, der von Bottas neue Zahnräder für den siebten Gang. Für den Finnen fuhr im FT1 Ersatzfahrer Nasr. Bottas fand erst am Samstag volles Vertrauen in sein Auto und kam da erst richtig in Fahrt: P4 im FT3 und P3 im Qualifying. Massa konnte Bottas am Start überholen und seinen Platzgewinn bis ins Ziel verteidigen – allerdings verlor er den zunächst gehaltenen dritten Rang an Ricciardo. **WM-Punkte/WM-Platz: 238/3.**



Rückschlag: Bottas startete als Dritter und wurde Fünfter

CATERHAM 9 ERICSSON, 10 KOBAYASHI

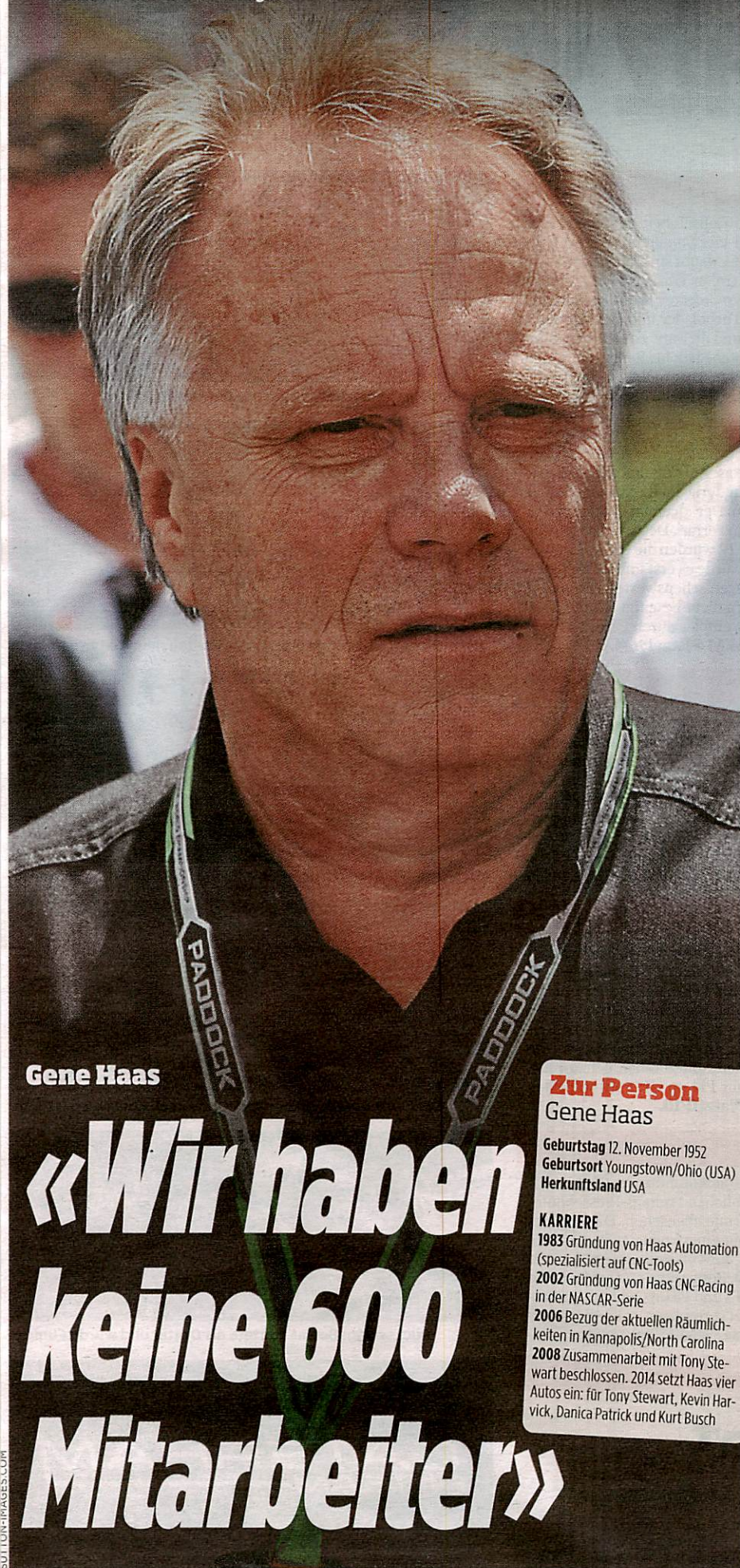
NICHT AM START

WM-Punkte/WM-Platz: 0/11.



Budgetmangel 2: Caterham verzichtete auf den US-Grand-Prix

US-Unternehmer Gene Haas:
2016 will er mit seinem eigenen
Rennstall in die Formel 1 einsteigen



Gene Haas

«Wir haben
keine 600
Mitarbeiter»

Zur Person Gene Haas

Geburtsdag 12. November 1952
Geburtsort Youngstown/Ohio (USA)
Herkunftsland USA

KARRIERE

1983 Gründung von Haas Automation
(Spezialisiert auf CNC-Tools)
2002 Gründung von Haas CNC Racing
in der NASCAR-Serie
2006 Bezug der aktuellen Räumlich-
keiten in Kannapolis/North Carolina
2008 Zusammenarbeit mit Tony Ste-
wart beschlossen. 2014 setzt Haas vier
Autos ein: für Tony Stewart, Kevin Har-
vick, Danica Patrick und Kurt Busch

Von CHRISTIAN
EICHENBERGER

Die Formel 1 hat vor Austin mit Caterham und Marussia gleich zwei Teams auf einen Schlag verloren. Trotzdem gibt es Hoffnung. Der US-Amerikaner Gene Haas (61) bleibt seinen Plänen treu. Er will 2016 in die Königsklasse einsteigen.

Zwei Teams sind aus finanziellen Gründen ausgestiegen. Und es könnten noch andere folgen. Sie bleiben bei Ihren Plänen. Sind Beispiele wie Marussia und Caterham für Sie nicht abschreckend?

GENE HAAS: Natürlich gibt es Gründe, unseren geplanten Einstieg 2016 anzuzweifeln. Schliesslich gab es auch einige US-Teams vor uns, die gescheitert

Klein und schlagkräftig ist gut. Aber können Sie so die Topteams ärgern?

Das wird natürlich Zeit brauchen. Das ist uns allen klar. Es wäre ziemlich vermessen zu glauben, dass wir schon nach kurzer Zeit auf demselben Niveau fahren wie die Teams, die schon seit Jahren an der Spitze kämpfen. Wir werden unseren eigenen Stil verfolgen. Und ich würde mich nicht darauf einlassen, wenn ich nicht daran glauben würde.

Sie haben mit Ferrari einen ausgezeichneten Partner gewonnen. Was bedeutet das?

In der Formel 1 mit Ferrari zusammenzuarbeiten, ist ein grosses Privileg. Und dieses Abkommen ist eine wichtige Basis für unsere Zukunft. Ich glaube, wir werden da eine sehr enge Bindung aufbauen können.

Hat Haas schon konkrete Zusagen von Sponsoren?

(Lacht.) Dazu kann ich nicht viel sagen. Sponsoren oder auch Partner springen natürlich erst dann auf, wenn wir etwas vorzeigen können. Deshalb muss man da noch etwas Geduld haben. Aber wir sind auf gutem Weg. Braucht Haas zwingend einen einheimischen Fahrer?

Was heisst zwingend? Natürlich schauen wir uns um, wer von den US-Piloten auf dem Markt ist. Und ich mache da auch kein Geheimnis daraus: Ich hätte gerne einen Amerikaner im Auto. Aber genauso gerne hätte ich einen erfahrenen Fahrer im anderen Wagen. Aber das ist alles noch zu früh.

Es hat lange Zeit geheissen, Sie würden schon 2015 in die Formel 1 einsteigen. Warum wurde dieser Plan geändert?

Er wurde nicht geändert. Wir hatten immer gesagt: entweder 2015 oder 2016. Der ganze Prozess, der Antrag auf eine Lizenz und administrative Fragen haben mehr Zeit in Anspruch genommen als erwartet. Deshalb war der logische Schluss: Wir kommen erst 2016.

Wie sind Sie eigentlich auf den Geschmack gekommen? Die Formel 1 ist in den USA ja nach wie vor nicht so populär – trotz eines gut besuchten GP in Austin.

Ich habe die Formel 1 schon in den Siebzigern verfolgt. Ich arbeitete als Mechaniker in einem F5000-Team. Mich hat die Formel 1 immer interessiert. Aber NASCAR hat aus meiner Sicht natürlich mehr Sinn gemacht. Als USF1 vor ein paar Jahren in die F1 einsteigen wollte, hat mich der damalige Drahtzieher Ken Anderson angesprochen. Aber ich hielt das Projekt für zu wenig ausgereift. Und so war es dann ja auch. Etwas später habe ich mit dem F1-erfahrenen Günther Steiner Gespräche geführt. Und plötzlich war eine Basis geschaffen, auf der wir nun aufbauen. ♦

«Ein Team kaufen? Dann wären wir kein US-Rennstall.»

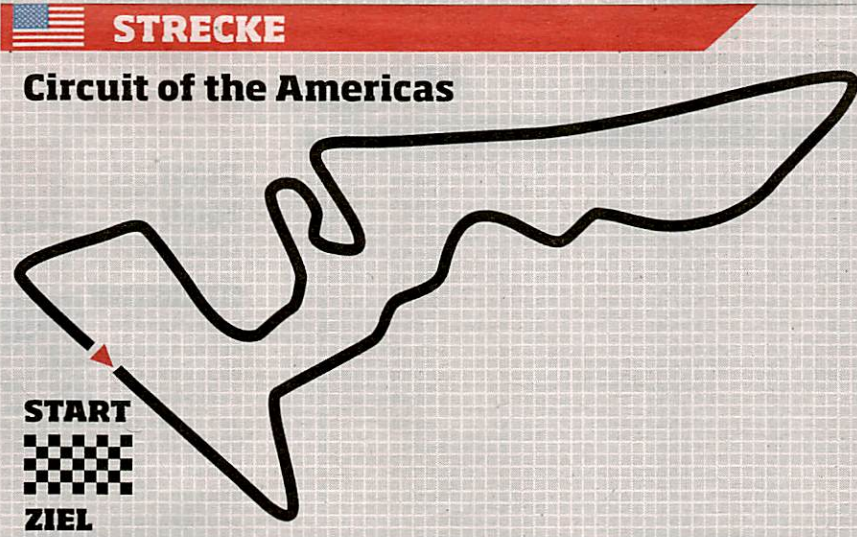
GENE HAAS

sind. Aber es liegt wohl in der Natur der Sache. Solange wir noch nichts vorzeigen können, wird an diesem Projekt immer gezweifelt. So tickt der Mensch. Sie könnten doch einfach auch eines der Teams übernehmen, das nicht mehr nach Austin gekommen ist. Oder nicht? Einen Rennstall kaufen? Dann wäre es kein US-Team. Und das wollen wir unbedingt so haben. Wie weit ist die Arbeit mit Ihrem Team bereits vorangeschritten? Unsere Basis ist Kannapolis (in North Carolina, d. Red.). Dort, wo auch das NASCAR-Team zuhause ist. Und dort, wo auch unser Windkanal steht.

Sie planen also keine Europa-Basis?

Doch. Wir werden irgendwo in England eine Werkstatt einrichten. Dort sollen die Autos dann für den nächsten Einsatz vorbereitet werden. Alles andere, mit dem Hin- und Herfliegen, wäre viel zu aufwändig. Ich habe gelesen, Ihnen schwebt ein ähnliches Modell wie Force India vor. Eine kleine, effiziente Truppe, die nur das inhouse erledigt, was auch wirklich Sinn macht.

Ob das nun Force India ist oder ein anderer Rennstall spielt keine Rolle. Aber wir werden auf jeden Fall keine 600 Mitarbeiter beschäftigen. Bei dieser Zahl weiss ja keiner mehr genau, was der andere tut. Wir haben auch in den USA keine grossen Teams. Das sind kleine schlagkräftige Truppen. Und dieses System wollen wir auch auf die Formel 1 adaptieren.



STRECKE

Circuit of the Americas

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 Austin gab es zwei DRS-Zonen: auf der Start-Ziel-Geraden und auf der langen Gegengeraden.

TRAININGS

1. freies Training (Fr) min/Rdn.	2. freies Training (Fr) min/Rdn.	3. freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Hamilton 1:39,941 (28)	1. Hamilton 1:39,085 (18)	1. Hamilton 1:37,107 (13)	1. Massa 336,9
2. Rosberg 1:40,233 (32)	2. Rosberg 1:39,088 (34)	2. Rosberg 1:37,990 (15)	2. Bottas 335,6
3. Button 1:40,319 (27)	3. Alonso 1:40,189 (29)	3. Massa 1:38,214 (19)	3. Rosberg 334,9
4. Kvyat 1:40,887 (33)	4. Ricciardo 1:40,390 (30)	4. Bottas 1:38,437 (20)	4. Pérez 334,2
5. Magnussen 1:40,987 (29)	5. Massa 1:40,457 (36)	5. Alonso 1:38,727 (13)	5. Hamilton 333,4
6. Alonso 1:41,065 (27)	6. Räikkönen 1:40,543 (32)	6. Ricciardo 1:38,927 (16)	6. Hülkenberg 333,0
7. Vettel 1:41,463 (20)	7. Kvyat 1:40,631 (34)	7. Hülkenberg 1:38,960 (20)	7. Magnussen 332,5
8. Nasr* 1:41,545 (19)	8. Magnussen 1:40,641 (38)	8. Sutil 1:39,000 (22)	8. Button 332,0
9. Hülkenberg 1:41,722 (24)	9. Button 1:40,698 (36)	9. Räikkönen 1:39,143 (17)	9. Räikkönen 328,8
10. Verstappen** 1:41,785 (32)	10. Hülkenberg 1:40,800 (25)	10. Button 1:39,241 (22)	Gutiérrez 328,8
11. Massa 1:41,907 (21)	11. Bottas 1:40,828 (37)	11. Magnussen 1:39,335 (19)	Alonso 328,8
12. Räikkönen 1:41,965 (23)	12. Grosjean 1:41,054 (31)	12. Maldonado 1:39,448 (18)	13. Kvyat 328,2
13. Maldonado 1:42,329 (28)	13. Vergne 1:41,110 (36)	13. Grosjean 1:39,561 (21)	13. Maldonado 328,0
14. Sutil 1:42,333 (23)	14. Pérez 1:41,123 (35)	14. Pérez 1:39,582 (21)	14. Sutil 327,8
15. Pérez 1:42,359 (25)	15. Maldonado 1:41,158 (37)	15. Kvyat 1:39,688 (19)	15. Vettel 327,5
16. Gutiérrez 1:42,516 (24)	16. Sutil 1:41,332 (33)	16. Gutiérrez 1:40,208 (22)	16. Grosjean 326,5
17. Ricciardo 1:42,598 (5)	17. Gutiérrez 1:41,420 (34)	17. Vergne 1:41,443 (12)	17. Vergne 326,3
18. Grosjean 1:43,229 (26)	18. Vettel 1:43,980 (19)	18. Vettel 1:43,765 (25)	18. Ricciardo 325,5
19.	19.	19.	19.
20.	20.	20.	20.
21.	21.	21.	21.
22.	22.	22.	22.

* für Bottas; ** für Vergne

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Hamilton 1:37,196	1. Rosberg 1:36,290	1. Rosberg 1:36,067	Vettel 6:11 Ricciardo
2. Massa 1:37,877	2. Hamilton 1:37,287	2. Hamilton 1:36,443	Hamilton 7:10 Rosberg
3. Bottas 1:38,249	3. Massa 1:37,347	3. Bottas 1:36,906	Räikkönen 2:15 Alonso
4. Rosberg 1:38,303	4. Bottas 1:37,499	4. Massa 1:37,205	Maldonado 4:13 Grosjean
5. Alonso 1:38,349	5. Ricciardo 1:37,873	5. Ricciardo 1:37,244	Button 8:9 Magnussen
6. Magnussen 1:38,557	6. Alonso 1:38,010	6. Alonso 1:37,610	Hülkenberg 11:6 Pérez
7. Button 1:38,574	7. Button 1:38,024	7. Button*** 1:37,655	Sutil 9:8 Gutiérrez
8. Maldonado 1:38,608	8. Magnussen 1:38,047	8. Magnussen 1:37,706	Vergne 7:10 Kvyat
9. Räikkönen 1:38,669	9. Räikkönen 1:38,263	9. Räikkönen 1:37,804	Bottas 12:5 Massa
10. Ricciardo 1:38,814	10. Sutil 1:38,378	10. Sutil 1:38,810	Bianchi 12:3 Chilton
11. Sutil 1:38,855	11. Maldonado 1:38,467		Ericsson 4:11 Kobayashi
12. Hülkenberg 1:38,931	12. Pérez 1:38,554		Ericsson 0:1 Lotterer
13. Kvyat 1:38,936	13. Hülkenberg 1:38,598		
14. Pérez 1:39,200	14. Kvyat** 1:38,699		
15. Vergne 1:39,250	15.		
16. Gutiérrez 1:39,555	16.		
17. Vettel* 1:39,621			
18. Grosjean 1:39,679			
19.			
20.			
21.			
22.			

* Start aus der Boxengasse wegen Einbaus der sechsten kompletten Antriebseinheit
 ** Um 10 Startplätze zurückversetzt wegen des Einsatzes des siebten neuen Motors
 *** Um 5 Startplätze zurückversetzt wegen vorzeitigen Wechsels des Getriebes

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix der USA



< Daniel Ricciardo (3.) >
 «Wir haben getan, was wir konnten. Platz 3 war einmal mehr das Maximum. Mehr geht im Moment nicht nach vorne. Dennoch war es ein gutes Wochenende für mich.»

Jean-Eric Vergne (9.) >
 «In den letzten Runden ging es ziemlich drunter und drüber. Der Zweikampf mit Grosjean war sicher hart, aber etwas Lackaustausch gehört beim Rennsport dazu.»



< Pastor Maldonado (10.) >
 «Endlich wieder einmal in den Punkten. Die letzten Runden waren richtig unterhaltsam. Die Kämpfe um Platz 8 bis 10 haben Spass gemacht. Ich hoffe, die letzten GP werden ähnlich.»



Jenson Button (12.) >
 «Eigentlich haben wir fast nie Probleme mit den Reifen. Aber diesmal stiegen die Temperaturen auf der Hinterachse, und ich hatte am Ende überhaupt keinen Grip mehr.»



< Nico Hülkenberg (out) >
 «Das war ein kurzes Rennen. Ich hatte plötzlich keine Power mehr. Schon in der ersten Runde war es knapp. Ich lag direkt hinter Pérez und Sutil, als die kollidierten.»



Adrian Sutil (out) >
 «Pérez ist mir ins Auto gefahren. Das war unnötig. Es ist sehr enttäuschend, wegen einer solchen Aktion die grösste Chance auf Punkte verpasst zu haben.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Rosberg kommt gut weg. Hamilton reiht sich auf P2 ein. Dahinter die beiden Williams, Alonso und Magnussen. Ricciardo nur Siebter. Sutil auf P9. Vettel hechtelt dem Feld aus der Box hinterher.

1. Runde: Pérez will Räikkönen und Sutil im Doppelpack vernaschen. Das Unterfangen scheitert. Der Mexikaner fährt Sutil das linke Vorderrad ab und muss selber das Rennen an der Box aufgeben. SC!

5. Runde: Restart. Ricciardo überrumpelt Alonso. Vorne bleibt alles beim Alten.

8. Runde: Untersuchung gegen Button, Maldonado, Gutiérrez, Vergne: Angeleglicher Verstoss gegen die Safety-Car-Delta-Zeit.

10. Runde: Fünf-Sekunden-Strafen gegen Maldonado, Gutiérrez und Vergne bestätigt. Button bleibt straffrei.

15. Runde: Boxenstopp von Leader Rosberg.

16. Runde: Auch Hamilton kommt rein. Rosberg wieder in Führung.

17. Runde: Hülk rollt aus.

20. Runde: Gutiérrez lässt sich von Grosjean und Vergne austricksen.

24. Runde: Führungswechsel. Hamilton bremst Rosberg aus.

30. Runde: 1,6 Sekunden Vorsprung für Hamilton. Rosberg lässt sich nicht abschütteln. Aber der WM-Leader scheint alles unter Kontrolle zu haben.

33. Runde: Hamiltons zweiter Stopp ist fällig.

34. Runde: Rosberg ist an der Reihe. Hamilton wieder Führender.

37. Runde: Vettel kämpft verzweifelt um einen WM-Punkt. Der Weltmeister vom Vorjahr ist mit dem Handling seines Red Bull gar nicht zufrieden.

39. Runde: Rosbergs Rückstand auf Hamilton: 2,5 Sekunden. Tendenz abnehmend.

40. Runde: Zweite Fünf-Sekunden-Strafe gegen Maldonado (Speeding in der Pitlane).

43. Runde: Vettel überholt Magnussen (neu P8).

45. Runde: Alonso holt sich weiche Reifen und fällt zwischenzeitlich hinter Vettel zurück.

47. Runde: Rosberg nur noch 1,9 Sekunden hinter seinem Teamkollegen.

49. Runde: Vettel nochmals in der Box (neu P14).

51. Runde: Vergne zwingt sich an Grosjean vorbei.

56. Runde: Hamilton gewinnt vor Rosberg und Ricciardo. Vettel (P7). ♦

GP DER USA/Austin 2014 / Resultate

Austin/USA: 2. November 2014; 17. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 308,405 km über 56 Runden à 5,516 km; 18 Fahrer gestartet, 15 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

23°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stopp	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W05 AMG Hybrid	56	1:40:04,785 h		2	s-m-m	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes W05 AMG Hybrid	56	+4,314		2	s-m-m	18
3. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	56	+25,560		2	s-m-m	15
4. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW36	56	+26,924		2	s-s-m	12
5. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	56	+30,992		2	s-s-m	10
6. Fernando Alonso (E)	Ferrari F14 T	56	+1:35,231		2	s-m-s	8
7. Sebastian Vettel (D)	Red-Bull-Renault RB10	56	+1:35,734		4	m-s-m-m-s	6
8. Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Mercedes MP4-29	56	+1:40,682		2	s-m-m	4
9. Jean-Eric Vergne (F)	Toro-Rosso-Renault STR9	56	+1:43,863		2	s-s-m	2
10. Pastor Maldonado (VW)*	Lotus Renault E22	56	+1:47,870		2	s-m-m	1
11. Romain Grosjean (F)	Lotus Renault E22	55	+1 Rd.		2	s-s-m	0
12. Jenson Button (GB)	McLaren-Mercedes MP4-29	55	+1 Rd.		2	s-m-m	0
13. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	55	+1 Rd.		3	s-m-s-s	0
14. Esteban Gutiérrez (MEX)	Sauber-Ferrari C33	55	+1 Rd.		3	s-m-m-s	0
15. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Renault STR9	55	+1 Rd.		3	m-m-s-s	0

* plus 5 Strafsekunden wegen überhöhter Geschwindigkeit in der Boxengasse (81,4 km/h)

Nicht klassiert:

Adrian Sutil (D)	Sauber-Ferrari C33	0	Kollision	0	s	0
Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM07	1	Kollision	0	s	0
Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM07	16	Antrieb	1	m-m	0

Durchschnittstempo des Siegers: 184,895 km/h Schnellste Runde: Vettel, 50. Runde, in 1:41,379 min (=195,768 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.



Formel-1-Turm in Austin: Eine bessere Rundumsicht gibt es nicht

Topspeed Rennen (So)	km/h
1. Vettel	337,0
2. Button	335,9
3. Vergne	334,7
4. Hamilton	334,5
5. Bottas	334,4
6. Grosjean	332,5
7. Maldonado	331,5
8. Alonso	331,1
9. Magnussen	327,9
10. Kvyat	327,4
11. Räikkönen	327,3
12. Ricciardo	325,3
13. Massa	322,6
14. Hülkenberg	318,7
15. Rosberg	316,7
16. Gutiérrez	316,1
17. Pérez	312,7
18. Sutil	307,6
19.	
20.	
21.	
22.	

Schnellste Runde Rennen (So)	Zeit
1. Vettel	1:41,379
2. Alonso	1:41,474
3. Kvyat	1:41,689
4. Hamilton	1:41,929
5. Rosberg	1:41,932
6. Bottas	1:42,505
7. Ricciardo	1:42,831
8. Räikkönen	1:42,888
9. Massa	1:42,971
10. Gutiérrez	1:43,006
11. Maldonado	1:43,808
12. Vergne	1:44,180
13. Button	1:44,255
14. Magnussen	1:44,287
15. Grosjean	1:44,440
16. Hülkenberg	1:46,226
17. Pérez	ohne Zeit
18. Sutil	ohne Zeit
19.	
20.	
21.	
22.	

SUTTON-IMAGES.COM



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	1001
2. Button	994
3. Bottas	986
4. Magnussen	985
5. Räikkönen	950
6. Alonso	941
7. Rosberg	937
8. Hamilton	923
9. Hülkenberg	910
10. Vergne	847
11. Vettel	845
12. Kvyat	841
13. Grosjean	836
14. Massa	828
15. Chilton	813
16. Gutiérrez	810
17. Pérez	766
18. Bianchi	754
19. Maldonado	752
20. Sutil	734
21. Ericsson	714
22. Kobayashi	621
23. Lotterer	1

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. McLaren-Mercedes	1979
2. Scuderia Ferrari	1891
3. Mercedes AMG Petronas F1	1860
4. Red Bull Racing	1846
5. Williams Martini Racing	1814
6. Scuderia Toro Rosso	1688
7. Sahara Force India F1 Team	1676
8. Lotus F1 Team	1588
9. Marussia F1 Team	1567
10. Sauber F1 Team	1544
11. Caterham F1 Team	1336
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1008/2016

Experten-Urteil

Peter Haab

Chefreporter



Fahrer des Rennens

Lewis Hamilton

Auf den ersten Blick wirkt es wenig kreativ, den Sieger des US-GP in Austin auch zum Fahrer des Rennens zu machen. Aber Lewis Hamilton hat an diesem Sonntagnachmittag in Texas ganz Besonderes geleistet: Trotz Bremsproblemen im Qualifying lieferte der Mercedes-Pilot von Startplatz 2 aus ein blitzsauberes Rennen ohne den kleinsten Fehler und baute damit seinen WM-Vorsprung auf Teamkollege Nico Rosberg auf 24 Punkte aus. Ebenfalls erwähnenswert: Es war Hamiltons zehnter Saisonsieg, der fünfte in Folge und der insgesamt 32. in seiner Karriere. Damit ist er der britische Fahrer mit den meisten GP-Siegen.



Heimlicher Gewinner

Pastor Maldonado

Der 29-jährige Venezolaner pilotierte seinen störrischen Dienstwagen mit Platz 9 zum ersten Mal in dieser Saison in die WM-Punkte. Zuvor hatte sich der Lotus-Pilot hauptsächlich mit diversen Abflügen und damit verbundenem Materialschaden ins Gespräch gebracht. Doch nächste Saison soll mit dem neuen Antriebsstrang von Mercedes alles besser werden. Damit ist Maldonado dann schon zu Saisonbeginn ein Gewinner.



Heimlicher Verlierer

Sergio Pérez

Der 24-jährige Mexikaner ist grundsätzlich ein begnadeter Rennfahrer. Nico Hülkenberg könnte dies bestätigen, denn an seinem Force-India-Teamkollegen beisst sich «Hülk» seit geraumer Zeit die Zähne aus. Doch die Art, wie Pérez in Austin Adrian Sutil schon in Runde 1 «abgeräumt» hat, ist schlicht einfältig. Die Austin-Stewards sahen es auch so: in São Paulo geht's 7 Startplätze zurück. ♦



Daniel Abt

Das Protokoll meines



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Daniel Abt hat seinen ersten IndyCar-Test absolviert. Und das nicht irgendwo, sondern bei Andretti Autosport. Wie es ihm ergangen ist, was ihn an Amerika reizt und wieso er gleich zur Dopingprobe musste, erzählt er uns in seinem exklusiven US-Tagebuch.

Timo Glock ist der letzte Deutsche, der eine volle Saison in Amerikas oberster Formelklasse bestreiten durfte. Der nächste könnte Daniel Abt sein. Anfangs letzter Woche testete der 21-jährige Bayer für Andretti im Barber Motorsport Park. Dabei fuhr er auf Anhieb Zeiten, die sich sehen lassen. Doch alles der Reihe nach. So wie es sich bei einem ordentlichen Test gehört.

24. Oktober – bei Andretti

«München – Frankfurt – Atlanta – Indianapolis. Am Donnerstagabend lande ich in der wohl geschichtsträchtigsten Motorsportstadt, die es überhaupt gibt. Schon am Flughafen wird klar: Hier dreht sich alles um das Indy 500 – selbst das Grillrestaurant am Terminal ist nach dem berühmtesten Autorennen der Welt benannt.

Ich werde von Conor Daly abgeholt. Bei ihm wohne ich auch. Und mit ihm bin ich in der GP3 im selben Team gefahren. Und er hat mich auch zum Finale nach Fontana eingeladen. Ich kann also jetzt schon sagen: Wenn ich nächstes Jahr IndyCar fahre, dann auch wegen ihm!

Am Morgen geht es ohne Umwege, aber noch etwas verschlafen, zu Dallara. Dort bin ich dann rasch hellwach. Im Simulator lerne ich die Strecke kennen – und das Auto. Ein Ingenieur von Andretti hilft mir dabei. Viel weiss ich vom Barber Motorsport Park nicht. Daheim habe ich Onboard-Aufnahmen auf Youtube angeschaut. So wusste ich immerhin, wo es langgeht. Aber im Simulator ist das anders. Und ich muss zugeben: Der von Dallara ist sehr nah an der Realität. Ich kriege schnell ein gutes Gefühl für die Geschwindigkeit. Und auch die Gänge, die ich fahren muss, sind mir im Handumdrehen geläufig.

Am Nachmittag geht's dann zum Workshop von Andretti. Ein bisschen Herzklopfen habe ich schon. Andretti ist schliesslich ein Name. Und vor dem hat man Respekt. Der erste Eindruck ist überwältigend. Auch wenn im Moment nicht Hochbetrieb herrscht. Aber Andretti

ist ja ein Tausendsassa. Hier werden nicht nur IndyCars vorbereitet. Hier wird auch an Indy Lights, Pro Mazdas und Rallycross-Autos geschraubt. Nur die Formel E, in der Andretti auch mitmisch, hat ihren Sitz in Europa. 150 Mitarbeiter zählt die Firma. Und die Werkzeuge und Apparaturen sind vom Feinsten. Auch mein Auto steht da. Die weiss-blaue Lackierung lässt erahnen, dass es sich um den Ex-Wagen von James Hinchcliffe handelt. Seitenkästen und Heckflügel sind mit Deutschland-Flaggen verziert. Eine nette Willkommensgeste der Andretti-Mannschaft. Überhaupt fühle ich mich vom ersten Moment an gut aufgehoben. Die Chemie passt. Die Amerikaner sind mir sympathisch. Die Verschlossenheit, die ich aus Europa kenne, existiert hier nicht. Du gehörs von Anfang an zur Familie. Ein weiterer Grund, warum ich mir eine Karriere bei den IndyCars sehr gut vorstellen kann.

Am späteren Nachmittag machen wir eine Sitzprobe und passen schon mal die Pedaleinstellungen an. Parallel gibt es noch haufenweise Papierkram zu erledigen. Ich hatte schon Zuhause einige Dinge erledigen müssen: einen Sehtest beispielsweise. Doch die Amis wollen es ganz genau wissen. Ich muss

sogar zum Dopingtest. Der Arzt dort hilft mir, die vielen Dokumente auszufüllen. Manche Sachen verstehe ich gar nicht. Aber das ist typisch USA. In Europa musst du so viele Unterlagen ausfüllen, wenn du Rennen fahren gehst, aber nicht wegen einer Testfahrt! Egal: Die Zeit vergeht im Flug, und abends bin ich mit Conor noch auf der Piste – in einer typisch amerikanischen Kneipe.»

25. Oktober – in Indianapolis

«Heute Samstag steht Sightseeing an. Und was will man als Rennfahrer sehen, wenn man in Indianapolis ist? Logisch: den Indianapolis Motor Speedway. Eine gigantische Anlage. So etwas gibt es bei uns nicht. Und dazu noch die ganze Geschichte. Ich bin wirklich tief beeindruckt. Conor quatscht mich mit Geschichten rund um das Indy 500 voll. Er ist hier 2013 gefahren. Sein Vater Derek war in den Achtzigerjahren sechsmal am Start. Überhaupt dreht sich bei den Dalys alles um diesen Nudeltopf. Die sind verrückt nach diesem Rennen. Und Conors Stiefvater Doug Boles ist obendrauf der Chef der Rennstrecke. Das hat natürlich so seine Vorteile. Conor hat Zutritt zu jedem noch so privaten Bereich. Und er nimmt mich überall hin

mit. Sogar auf ein paar Runden im Pkw. Natürlich schaue ich mir auch das berühmte IndyCar-Museum an. Ist ja Pflicht. Und auch dort staune ich nicht schlecht. Vor allem die Borg-Warner-Trophy hat es mir angetan. Der Siegerpokal ist aus purem Sterlingsilber, wiegt 45 Kilogramm und misst 162,5 Zentimeter – ein Wahnsinnsteil. Neben dem würde ich am Montag nach dem berühmtesten Autorennen der Welt auch mal gerne stehen und mich ablichten lassen.»

26. Oktober – Countdown läuft

«Ausschalfen am Sonntagmorgen? Nichts da. Ich muss in aller Früh am Flughafen sein. Dort treffe ich das Team, und wir fliegen gemeinsam nach Atlanta. Dreizehn Jungs sind mit dabei. Plus ein Motorentechniker von Honda. Mit dem Mietauto geht es zur Rennstrecke. Die Fahrt dauert rund zwei Stunden. Die nächstgrössere Stadt ist Birmingham. Viel ist in der Gegend nicht los. Aber das spielt keine Rolle. Die Rennstrecke gefällt mir. Sie ist schön gelegen. Eine richtige Naturrennbahn eben. Mit viel Bergauf- und Bergabpassagen und wenig Auslaufzonen. Aber die, denke ich mir, werde ich sowieso nicht brauchen. Leider müssen wir ein



ersten IndyCar-Tests



5



6



7



8

Weilchen warten, bis wir auf die Strecke dürfen, weil gerade ein paar Motorräder testen. Meine Crew richtet sich an der Boxenmauer ein. Alles ist bereit für den grossen Tag. Erst am späten Nachmittag ist die Piste dann frei. Auf einen Spaziergang verzichte ich. Stattdessen nehmen wir ein Mietauto und kurven die Strecke ab. Der erste Eindruck ist rasch bestätigt. Der Kurs ist schlicht und ergreifend geil. Die Kerbs laden zum Räubern ein, man kann sie locker mitnehmen. Und in viele Kurven sticht man blind hinein. Die Erfahrung habe ich schon im Simulator gemacht. In Echt sind diese Ecken noch etwas spektakulärer. Die Vorfreude steigt.

Abends gehe ich mit dem Team essen. Die Stimmung ist locker. Typisch amerikanisch halt. Man ist sich nicht lange fremd. Und das hat nichts mit dem Motorsport zu tun. Der Amerikaner ist einfach offener, geht auf dich zu, kennt keine Berührungängste. Ich bin echt begeistert und überzeugt, dass dieser Test ein Erfolg werden wird. Für die Jungs von Andretti bin ich im Übrigen einfach der Daniel. Das gefällt mir. Der Name Abt sagt den wenigsten etwas. Ein paar im Team, die richtigen Freaks, wissen Bescheid, woher ich komme – klar.

Aber mein Nachname spielt keine Rolle.»

27. Oktober – ein geiles Gefühl

«Der grosse Tag ist da. Und es geht früh los. Ohne viel Geplänkel. Eigentlich ist es nicht anders, als wenn ich ins GP2-Auto einsteige. Natürlich ist vieles unbekannt. Aber gleichzeitig sind viele Automatismen dabei. Also: Helm auf – und ab geht's. Leider gibt's nach ein paar Runden ein Problem mit dem Motor. Das kostet mich eine Stunde. Aber das Team hat den Defekt schnell erkannt und abgestellt. Am Anfang lässt mich das Team fahren. Dann werden die Stints kürzer und wir nehmen fortlaufend Einstellungen vor. Mein Feedback scheint gut anzukommen. Der Austausch mit den Ingenieuren funktioniert tadellos. Und ich fühle mich wohl. Ich spüre keinen grossen Unterschied zum GP2-Auto. Der Speed ist nahezu identisch. Im IndyCar ist die Traktion etwas besser. Ich komme besser aus den Kurven heraus. Bremsen und Abtriebsniveau sind ähnlich wie in der GP2. Und auch die Lenkkräfte sind mir nicht fremd. Weder im GP2-, noch im IndyCar-Auto gibt es Servolenkung. Man muss also richtig arbeiten. Doch das macht Spass.

Der grösste Unterschied zur GP2 sind die Reifen. Aber im Gegensatz zur GP2, wo du so super vorsichtig sein musst, bieten die Firestone-Gummis am IndyCar sofort Grip. Du kannst mit denen richtig heizen. Das kannte ich gar nicht mehr. Ich bin mir nur noch Zickzackfahren und Herumrutschen gewohnt. Es war wirklich eine Wohltat, wieder einmal richtig gescheite Reifen auf einem Rennauto zu haben.

95 Runden habe ich schliesslich abgespult. Ein gutes Programm. Und ich denke, ich habe die kleinen Tests, die man mit mir angestellt hat, auch gut bestanden. Logisch hat man natürlich Änderungen am Fahrzeug vorgenommen und geschaut, wie ich darauf reagiere. Aber ich glaube, ich habe mich gut aus der Affäre gezogen. Gleichzeitig habe ich auch Veränderungen am Set-up verlangt. Wodurch das Team auch einen Eindruck von meiner Arbeitsweise bekam. Tipps habe ich übrigens keine gekriegt. Mit Marco Andretti war ich vor dem Test in Kontakt. Er ist dann aber nicht erschienen. Auch Mario und Michael waren nicht vor Ort, aber das hat keine Rolle gespielt. Michael als Teamverantwortlicher war auf dem Laufenden. Das Team hat ihn ständig

informiert. Gut war auch, dass ich an diesem Tag nicht alleine getestet habe. Der frisch fusionierte Rennstall von Sarah Fisher und Ed Carpenter testete ebenfalls. Mit Josef Newgarden und J.R. Hildebrand. Beide haben reichlich IndyCar-Erfahrung. Und auch wenn unsere Programme leicht unterschiedlich waren: Der direkte Zeitvergleich war für mein Team sicher interessant. Und für mich war es am Ende des Tages auch eine Genugtuung, dass ich dieselben Zeiten wie Newgarden gefahren bin. Übrigens: Mein Vater kam an diesem Tag erst sehr spät ins Bett. Er wartete zuhause, bis ich ihm um 17 Uhr Ortszeit ein Update geschickt habe, wie es gelaufen ist.

Wie es weitergeht, kann ich im Moment noch nicht sagen. Ich habe ein gutes Bauchgefühl. Und ich war am Montagabend noch richtig adrenalineladend. Aber mehr kann ich dazu im Augenblick nicht sagen. Die Saison beginnt am 8. März 2015 in Brasilien auf dem Autodromo Internacional Nelson Piquet in Brasilia. Und endet am 30. August in Sonoma. Höhepunkt ist das Indy 500 am 24. Mai. Und wenn ich es richtig verstanden habe, sucht Andretti noch einen Fahrer für das vierte Auto.» ♦

- 1) Flughafen Indianapolis – alles dreht sich ums Indy 500
- 2) Bei Dallara im Simulator: Es geht darum, Auto und Strecke kennenzulernen
- 3) Sitzprobe 1: Mit Shorts und T-Shirt im Simulator
- 4) Grosses Gefühl: Daniel Abt vor dem Andretti-Hauptsitz
- 5) Workshop von innen: Autos und Pokale zeugen von einer glorreichen Vergangenheit
- 6) Sitzprobe 2: Abt macht es sich im «Hinch»-Auto bequem
- 7) Alles passt: Abt im Andretti-IndyCar, den das Team liebevoll mit Deutschland-Flaggen verziert hat
- 8) Bereit zum Verladen: Abts Renner ist reisefertig
- 9) Selfie am IMS: Abt ist zum ersten Mal in Indianapolis
- 10) Die Borg-Warner-Trophy: 45 Kilo schwer, 1,62 m hoch
- 11) Abt mit «Fremdenführer»
Conor Daly: Der US-Boy bestritt 2013 das Indy 500 und schwärmt noch heute davon
- 12) Bitte einsteigen: Abt-Test im Barber Motorsport Park
- 13) Los geht's: Abt fährt zum ersten Mal raus
- 14) Volle Konzentration: Abt drehte 95 Runden
- 15) Ein Gefühl wie im GP2: Nur die Reifen waren viel besser
- 16) Zufrieden: Daniel Abt nach getaner Arbeit



13



14



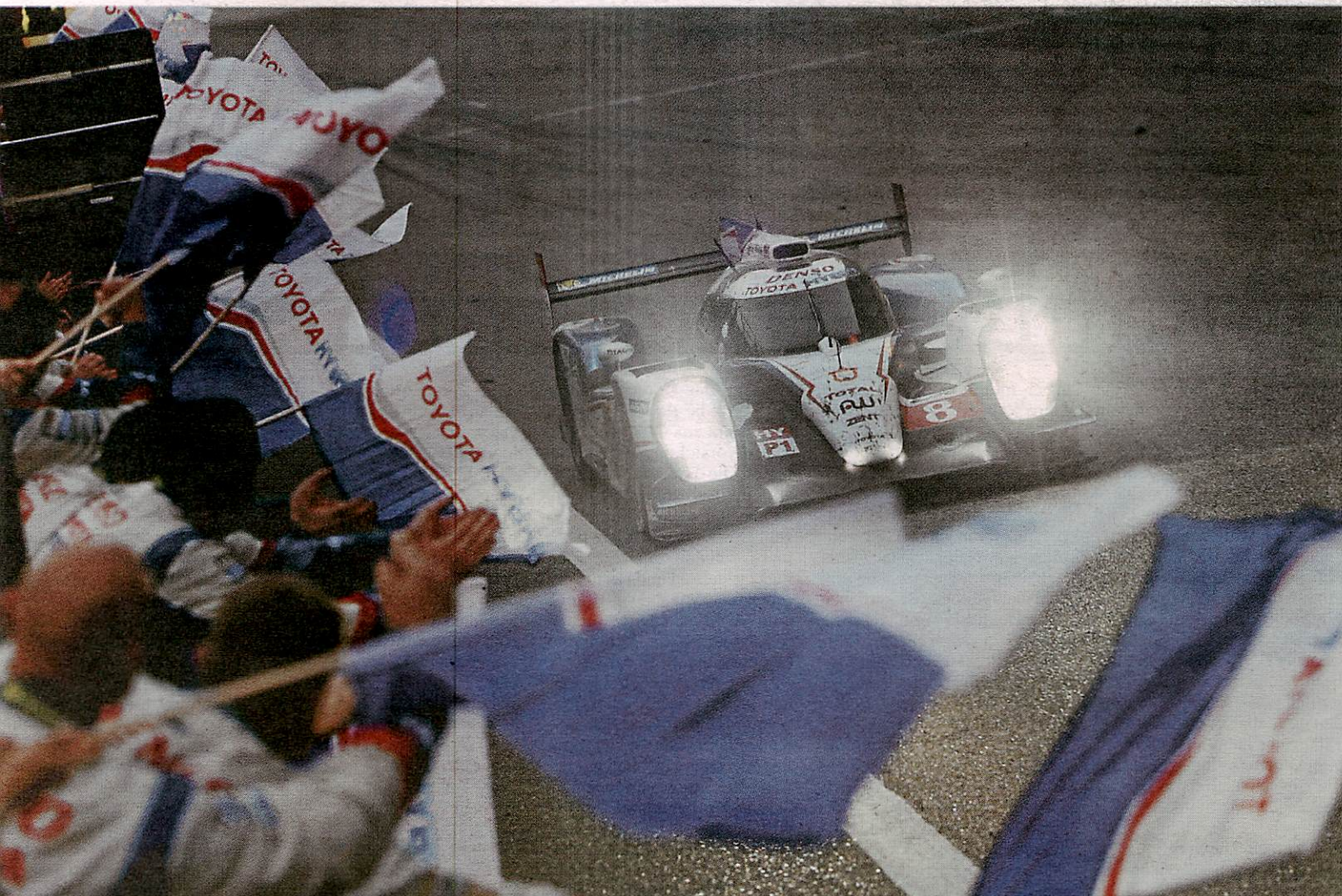
15



16

Shanghai

Toyota in ganz eige



Grosser Toyota-Jubel: Schlussfahrer Anthony Davidson fährt mit der Nummer 8 als Erster durchs Ziel und beschert sich und Buemi den 4. Saisonsieg

Von GUSTAV BÜSING

Mit dem zweiten Doppelsieg in Folge hat Toyota beim Lauf der Langstrecken-WM (WEC) auf dem GP-Kurs von Shanghai zum ersten Weltmeister-Titel ganz weit aufgestossen. Das siegreiche Duo Sébastien Buemi und Anthony Davidson hat seinerseits nun beste Chancen auf den Fahrer-Titel.

Nach der dominierenden Vorstellung vor drei Wochen beim Heimspiel in Fuji rechnete niemand ernsthaft mit einem anderen Sieger als Toyota. Doch in das sonst so festgefügte und harmonische Team hat sich die eine oder andere Unsicherheit eingeschlichen. Obwohl zunächst auf der Nennungsliste, blieb Nicolas Lapierre daheim und kehrt in dieser Saison nicht mehr ins Cockpit zurück. Das heizte natürlich die Gerüchte-

küche an, die den schnellen Franzosen ebenso wie Landsmann und Teamkollegen Stéphane Sarrazin schon im Nissan-Lager sehen will. Bestätigung dafür gibt es keine, ebenso blieb die erwartete Verkündung des Toyota-Teams für 2015 aus.

Auf der 5,451 Kilometer langen Strecke war von all diesen Irritationen nichts zu merken. Ob nass oder trocken, Toyota hatte das Heft in der Hand. Die Enttäuschung folgte im denkwürdigen Qualifying, denn die Pole-Position ging an den Porsche mit der Startnummer 14, wo Neel Jani und Romain Dumas über vier Runden eine Durchschnittszeit von 1:48,300 Minuten vorgelegt hatten. Als Davidson und Buemi versuchten, diese Zeit zu knacken, schlichen sich ein paar kleine Fehler ein – und die Uhren blieben bei exakt 1:48,300 Minuten stehen. Unglaublich: Vier Fahrer, je zwei gezeigte Runden und eine bis aufs Tausendstel identische

Durchschnittszeit. Pole aber für Porsche, weil die Stuttgarter ihre Zeit früher erzielt hatten.

Kluge Toyota-Schachzüge

Es war der richtige Weckruf, im Rennen war Toyota hellwach. Als nach der Kollision zwischen dem LMP2 von KCMG und dem Ferrari von AF Corse das Safety Car noch vor Ende der ersten Runde auf die Piste kam, nutzte der Toyota-Kommando-stand die Situation für beide Autos zum frühen Boxenstopp nach Runde 5, um aufzutanken und die im Qualifying benutzten Reifen auszutauschen. Der nötige kurze Splash-and-Dash war so bereits abgehakt. Selbst ein Problem mit der Tankanlage der Nummer 8 wurde cool gelöst: Buemi kam ein zweites Mal unter Gelb, tankte voll und startete nach dem Restart gemeinsam mit dem Schwwesterauto die Aufholjagd.

Als die ersten regulären Boxenstopps anstanden, waren

Buemi und Wurz bereits durchs gesamte Feld gestochen. Von da an gaben die beiden Toyota die Führung nicht mehr ab. Bei der Zieldurchfahrt nach 188 gefahrenen Runden hatten alle Konkurrenten mindestens eine Runde Rückstand. In der Herstellerwertung geht Toyota nun mit einem Vorsprung von 29 Punkten in die letzten zwei Rennen in Bahrain und São Paulo. Das Duo Buemi/Davidson hat mit 147 Punkten ein Plus von 42 Punkten vor dem Audi-Trio Lotterer/Tréluyer/Fässler, so-

«Freue mich riesig, dass wir es aufs Podest geschafft haben.»

NEEL JANI



dass auf jeden Fall ein Schweizer Pilot unter den Weltmeistern 2014 sein wird.

Für Porsche gab es trotz des ausgezeichneten Qualifying-Ergebnisses mit der Pole und Platz 3 im Rennen keine Siegchance. Auffällig ist allerdings, wie das Team die schwierige Aufgabe meistert, ohne Erfahrung und relevante Daten der jeweiligen Strecke, in extrem kurzer Zeit ein funktionierendes Set-up zu erarbeiten. Wenn dann noch wie in Shanghai Regen die Trainingssitzungen am Freitag stört und die Truppe um Andreas Seidl schafft es trotzdem, muss man den Hut ziehen. Dabei stellt die Strecke von Shanghai mit ihren zwei langen Geraden, den teils schneckenförmigen engen Kurven und einem recht aggressiven Asphalt den Ingenieuren einige knifflige Aufgaben. Reifenpartner Michelin brachte mit den Mischungen «Soft für

ner Liga



Erstes Podium (v.l.): Marc Lieb, Neel Jani und Romain Dumas



Audi: Nach schwacher Quali reichte es im Rennen immerhin zu P4

hohe Temperaturen» und «Medium für niedrige Temperaturen» Slicks mit einer grösseren Spreizung als in Fuji mit an die Strecke. Nur Rebellion traute sich an die beiden weichen Mischungen heran – kein Wunder, schiebt dort doch kein Hybrid aus den Ecken an.

Audi im Rennen stärker

Porsche setzte in der Anfangsphase beide Reifentypen ein – milde Temperaturen von knapp über oder unter 20 Grad für das Asphaltband lagen exakt im Bereich des Cross-over-Fensters beider Mischungen. Die Startnummer 14 mit Dumas/Lieb/Jani holte die Pole nach zeitweise hartem Kampf mit Audi und das mittlerweile dritte Podium für Porsche. «Ich freue mich riesig, dass wir es jetzt endlich auch auf das Podium geschafft haben», sagte Neel Jani. Ein Reifenschaden warf in Runde 33 das Schwesterauto von Hartley/Bernhard/Webber zurück.

Audi konzentrierte sich ganz auf das Set-up fürs Rennen und sah deshalb im Qualifying so schwach aus wie am gesamten Wochenende in Fuji. Im Rennen waren die Ingolstädter jedoch in der Lage, mit Porsche um Positionen zu kämpfen. Konzeptbedingt litten die Ingolstädter jedoch erneut unter mangelndem Topspeed. Die Differenz zu Porsche betrug im Rennen rund 10 bis 12 km/h – zu viel für ein erfolgreiches Überholmanöver.

In der Klasse LMPI-L hatten die beiden Rebellion keine Mühe, die beiden obersten Stufen des Podiums zu erobern. Die Lotus-Truppe rund um Teamleiter Boris Bernes hatte zwar das Kunststück vollbracht, den schwer beschädigten CLM P1/01 in rund 100 Stunden wieder aufzubauen, doch konnten Pierre Kaffer und Lucas Auer beim aktuellen Entwicklungsstand nicht einmal mit den schnellsten LMP2 mithalten. ♦

MESSE
ESSEN
Place of Events

**BENZIN
IM BLUT,
ESSEN
IM KOPE.**



ESSEN
MOTOR
SHOW

29.11.-07.12.2014

FOR DRIVERS AND DREAMS

Previweday: 28.11.

DIE NEUE ESSEN MOTOR SHOW APP

**DIE HEISSESTEN NEWS VOR UND WÄHREND
DER MESSE IMMER DIREKT AM START**



JETZT FAN WERDEN:
FACEBOOK.COM/ESSEN MOTORSHOW



ESSEN-MOTORSHOW.DE

LMP2 Shanghai

GT-Klassen Shanghai

Ligier war überlegen

Porsche macht's spannend

Ära der neuen LMP2-Boliden ist nun wohl endgültig eingeleitet – so dominant zeigte sich der Ligier als einziger Vertreter der neuen Fahrzeuggeneration in Shanghai. Volle drei Runden drückten Roman Rusinov, Olivier Pla und Julien Canal mit ihrem vor allem aerodynamisch überlegenen Auto auf den ersten Platz. Somit hat das G-Drive-Team trotz Nuller in Le Mans gute Chancen, noch den LMP2-Titel zu holen.

Eine kleine Sensation schaffte das «Altfahrzeug-Feld» das M-Team, das nach Austin erntet am Start war – diesmal mit zwei Autos. Mit eben jenem Chassis, mit dem das Star-Team 2012 zu WM-Ehren kamen, holten Scott Sharp, Ryan Dalziel und Ricardo Gonzalez den starken 2. Klassenrang vor dem SMP-Duo und dem Howsonwesterauto. ♦ MBR/GB



Best of the rest: ES-MHPD

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und GUSTAV BÜSING

Mit einem Doppelsieg hat das Porsche-Manthey-Werksteam das WM-Rennen wieder spannend gemacht – bei Herstellern wie auch bei Fahrern.

Die bislang dominierend führenden Gianmaria Bruni und Toni Vilander wurden dabei bereits in der ersten Rennrunde mit einem Paukenschlag aus dem Rennen gerissen: Der KCMG-Oreca aus der LMP2-Klasse rollte mit defekter Benzinpumpe aus und Bruni knallte voll ins Heck des weiss-blauen Prototypen – beide Autos waren damit raus; die Fahrer kamen mit leichten Blessuren glimpflich davon.

Makowiecki nutzt Chance

«Ich hatte keine Chance. Das ist eine Fünfte-Gang-Kurve. Der Aufprall war enorm. Mir brummt noch ein bisschen der Schädel, sonst ist zum Glück nichts passiert», sagte der amtierende Weltmeister Bruni nach dem heftigen Crash. Für den Italiener war es in seinem 22. WEC-Rennen das erste Mal,



Jubel nach dem Shanghai-Doppelsieg: Das Porsche-Werksteam hält beide Titelrennen offen

dass er punktlos die Heimreise antreten musste.

Ob das italienisch-finnische Duo im AF-Corse-Ferrari aber eine Chance auf den Sieg gehabt hätte, kann angesichts der starken Porsche-Performance angezweifelt werden. Die Werks-911er balgten sich über drei Viertel der Renndistanz mit dem Aston Martin von Stefan Mücke und Darren Turner um den Sieg. Als dieser mit Motorschaden ausfiel, war die Entscheidung endgültig gefallen. Frédéric Makowiecki, der zusammen mit Patrick Pilet den Klassensieg holte, nutzte somit

die vermutlich letzte Chance, noch einmal entscheidenden Boden im WM-Kampf gutzumachen. Noch 24,5 Punkte liegt er hinter den weiter führenden Bruni/Vilander. Porsche holte derweil im Kampf um die Hersteller-WM mächtig auf.

Den dritten Platz belegten Davide Rigon und James Calado im zweiten AF-Corse-Ferrari, womit für Aston Martin in der Pro-Klasse Blech übrig blieb.

Ganz anders das Bild in der GTE-Am-Kategorie, die nach dem Rückzug zweier AF-Corse-Ferrari (MSa berichtete) diesmal etwas dünner besetzt war.

Wie schon in Austin und Fuji kämpften die beiden Aston Martin mit den Nummern 98 und 95 um den Sieg – diesmal schlug das Pendel wieder zugunsten der 98er-Crew (Pedro Lamy/Christoffer Nygaard/Paul Dalla Lana) aus.

Die Teamkollegen Kristian Poulsen und David Heinemeier-Hansson, die sich diesmal wieder mit Richie Stanaway am Lenkrad der Nr. 95 abwechselten, verteidigten mit P2 aber ihre Führung und werden angesichts von 31 WM-Zählern Vorsprung auch auf jeden Fall als Leader ins Finale gehen. ♦

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Shanghai/CHN: 2. November 2014; 6. Lauf zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 5,451 km
Teams gestartet, 24 gewertet, Wetter: trocken, Temperatur (Luft): 17 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand	
1.	LMP1-H (6)	8	Davidson/Buemi	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	188 Runden	
2.	LMP1-H (6)	7	Wurz/Sarrazin/Nakajima	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+1;12,564	
3.	LMP1-H (6)	14	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1 Runde	
4.	LMP1-H (2)	2	Lotterer/Fässler/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1 Runde	
5.	LMP1-H (2)	1	Kristensen/Duval/Di Grassi	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1 Runde	
6.	LMP1-H (6)	20	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+2 Runden	
7.	LMP1-L	12	Prost/Heidfeld/Beche	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+8 Runden	
8.	LMP1-L	13	Kraihamer/Bellicchi/Leimer	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+8 Runden	
9.	LMP2	26	Rusinov/Pla/Canal	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+11 Runden	
10.	LMP2	30	Sharp/Dalziel/Gonzalez	Extreme Speed M'Sports/HPD ARX-03b – Honda	Dunlop	+14 Runden	
11.	LMP2	27	Zlobin/Minasian/Mediani	SMP Racing/Oreca 03R – Nissan	Michelin	+14 Runden	
12.	LMP2	37	K. Ladygin/Shaitar/A. Ladygin	SMP Racing/Oreca 03R – Nissan	Michelin	+14 Runden	
13.	LMP2	30	Brown/van Overbeek/Brabham	Extreme Speed M'Sports/HPD ARX-03b – Honda	Dunlop	+15 Runden	
14.	LMP1-L	9	Kauffer/Auer	Lotus/CLM P1/01 – AER	Michelin	+17 Runden	
15.	LMP2	35	Cheng/Tung/Patterson	OAK Racing/ Morgan –Judd	Dunlop	+21 Runden	
16.	GTE-Pro	92	Makowiecki/Pilet	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+21 Runden	
17.	GTE-Pro	91	Bergmeister/Lietz	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+21 Runden	
18.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+22 Runden	
19.	GTE-Pro	99	MacDowall/O'Young/Rees	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+22 Runden	
20.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Nygaard	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+23 Runden	
21.	GTE-Am	95	Poulsen/Heinemeier-Hansson/Stanaway	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+23 Runden	
22.	GTE-Am	90	Roda/Ruberti/Cressoni	8 Star Motorsports/Ferrari F458 Italia	Michelin	+24 Runden	
23.	GTE-Am	75	Perrodo/Collard/Vaxivière	Prospeed Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+25 Runden	
24.	GTE-Am	88	Ried/Henzler/Al Qubaisi	Proton Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+27 Runden	
25.	WEC klassiert	GTE-Pro	97	Turner/Mücke	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+65 Runden
26.	WEC klassiert	LMP2	47	Howson/Bradley/Imperatori	KCMG/Oreca 03R – Nissan	Dunlop	+188 Runden
27.	WEC klassiert	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+188 Runden

Schnellste Runde: Buemi (Toyota), Runde 151, 1:48,694 (= 180,5 km/h)
Schlechtes Rennen: 15. November, Bahrain/BRN

Internet: www.fiawec.com

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP	
1. Anthony Davidson	147
Sebastien Buemi	147
3. André Lotterer	105
Benoit Tréluyer	105
Marcel Fässler	105
6. Nicolas Lapierre	96
7. Lucas Di Grassi	92
Tom Kristensen	92
9. Alexander Wurz	79
Stéphane Sarrazin	79
11. Marc Lieb	73
Neel Jani	73
Romain Dumas	73

Hersteller LMP	
1. Toyota	226
2. Audi	197
3. Porsche	133

Fahrer GT	
1. Gianmaria Bruni	131
Toni Vilander	131
3. Frédéric Makowiecki	106,5
4. Richard Lietz	91
5. Patrick Pilet	80,5
6. Jörg Bergmeister	79
7. David Heinemeier-Hansson	66
Kristian Poulsen	66
9. Davide Rigon	64
James Calado	64

Hersteller GT	
1. Ferrari	221
2. Porsche	214
3. Aston Martin	169

Blancpain Sprint Series Baku

Audi räumte fast alles ab

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Maximilian Götz hat sich den Titel in der Blancpain Sprint Series gesichert. Laurens Vanthoor fing dagegen Maximilian Buhk noch im Kampf um die BGTS-Krone ab.

Schon nach dem Qualifikationsrennen am Sonntagmorgen war alles klar: Der mit einem Vorsprung von 27 Punkten auf seine härtesten Verfolger Hari Proczyk/Jeroen Bleekemolen/Grasser-Lamborghini) ange-reiste Maxi Götz fuhr auf P9 über den Zielstrich und war damit Meister in der Blancpain Sprint Series. Rund zehn Minuten zuvor sah es nach einer Entscheidung im Hauptrennen aus.

Denn beim Grasser-Team klappte zwar der Boxenstopp nicht optimal, P4 hätte aber für die entscheidenden Punkte ge-reicht, um im finalen Rennen noch Titelchancen zu haben. Dann jedoch forderte der harte Stadtkurs seinen Tribut: Weil sich die Frontpartie am Lambo löste, gab es die «Spielelei»-Flagge, die zum Reparaturstopp an die Box zwingt. Die Ent-scheidung war also gefallen.

Spannung um BGTS-Krone

Auch der HTP-Mercedes von Götz und seinem etatmäßigen Fahrpartner Maximilian Buhk kam nicht unbeschadet durchs Rennen, weil Buhk den SLS kurz an der Mauer anlehnte und dabei den Heckflügel beschädigte. «Als ich den Schaden am Fahrzeug sah, wusste ich, dass es schwierig werden würde», gibt Götz zu Protokoll, der sich auch bei seinen Mitstreitern Buhk und Nico Ver-



Die Besten im Leitplanken-Dschungel von Baku: Im Art-Car des WRT-Teams siegten Ramos/Vanthoor in Quali- und Hauptrennen

donck sowie seinem Team bedankt: «Dieser Titel ist auch ihrer, ohne sie hätte ich ihn nicht gewinnen können.»

Weil César Ramos und Laurens Vanthoor das Qualirennen gewannen, versprach der Kampf um die Krone in der übergeordneten BGTS-Wertung (Sprint- und Endurance-Serie) noch einmal Spannung. Leader Buhk ging mit 15 Zählern Vorsprung ins Rennen. Einen Sieg von Vanthoor/Ramos vorausgesetzt, war von Startplatz 9 aus Platz 4 für Buhk (und somit auch Götz) das Ziel, um den Titel sicher zu haben. Dem-

entsprechend musste Götz als Startfahrer attackieren – zumal Ramos die Führung vor dem starken Beechdean-Aston-Martin von Jonny Adam behaupten konnte. Als René Rast, WRT-Teamkollege von Vanthoor und nach Motorwechsel von ganz hinten ins Rennen gestartet, gleichzeitig aber ebenfalls seinen Vorwärtsdrang umsetzen wollte, kam es im Kampf um P7 zur folgenschweren Kollision.

WRT zog noch an HTP vorbei

Rast verlor beim Heraus-schleunigen das Heck und schickte mit der ausbrechenden

Hinterachse den SLS von Götz in die Mauer. «War keine Absicht», sagte Rast zur indirekten Schützenhilfe für den belgischen Kollegen. Für beide Autos war das Rennen nämlich beendet. Und wie sich herausstellen sollte auch die Titelträume von Maxi Buhk. Denn an der Spitze fuhren Ramos und nach dem Fahrerwechsel Vanthoor ganz souverän ihr Rennen. Für BES-Champion Vanthoor war damit der zweite Titel perfekt.

Parallel fing WRT auch die HTP-Mannschaft noch in der Teamwertung ab. Bis auf den BSS-Fahrertitel für Mercedes-

Pilot Götz gingen damit sämtliche Titel nach Ingolstadt, denn Mateusz Lisowski und Vincent Abril krönten sich zu den Silver-Cup-Champions. Das Phoenix-Audi-Duo Marc Bas-seng/Alessandro Latif hatte den Gewinn der Pro-Am-Wertung bereits in Zolder fixiert.

Am Rande des Baku-Wochenendes gab SRO auch schon den Kalender für 2015 bekannt: Los geht es am ersten April-Wochenende in Nogaro (Sprint), die Endurance-Saison beginnt eine Woche später erneut in Monza. Neu dabei sind Moskau und Misano (beide Sprint). ♦



BSS-Champ: Maximilian Götz



Sieger: Vanthoor (l.), Ramos



Eines der vielen Crash-Opfer in Baku: Schubert-BMW Z4 GT3

BLANCPAIN SPRINT SERIES / Resultate

Baku/AZ (3,890 km); 2. November 2014, Rennen über 60 Minuten; Wetter/Strecke: trocken; 26 Autos gestartet, 18 gewertet

- 1. Ramos/Vanthoor (Audi R8 LMS ultra) 39 Rdn.; 2. Adam/Soucek (Aston Martin Vantage GT3) +2,225; 3. Mayr-Melnhof/Winkelhock (Audi R8 LMS ultra) +22,380; 4. Richelmi/Ortelli (Audi R8 LMS ultra) +30,245; 5. Ragginger/Holzer (Porsche 911 GT3 R) +38,236; 6. van der Drift/Verwisch (McLaren MP4-12C) +38,708; 7. Onidi/Pantano (McLaren MP4-12C) +51,363; 8. Jahn/Barth (Corvette Z06.R GT3) +59,876; 9. Spera/Spina (BMW Z4 GT3) +1 Rd.; 10. Day/Simonsen (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) +1 Rd.

Qualifikationsrennen; Wetter/Strecke: trocken; 28 Autos gestartet, 21 gewertet
 1. Ramos/Vanthoor (Audi R8 LMS ultra) 34 Rdn.; 2. Adam/Soucek (Aston Martin Vantage GT3) +1,726; 3. Richelmi/Ortelli (Audi R8 LMS ultra) +16,535; 4. Rast/Ide (Audi R8 LMS ultra) +30,353; 5. Ragginger/Holzer (Porsche 911 GT3 R) +49,107; 6. Mayr-Melnhof/Winkelhock (Audi R8 LMS ultra) +52,504.

Endstand BSS (nach 7 Rennen): 1. Götz 142 Punkte; 2. Buhk 126; 3. Bleekemolen/Proczyk 115; 5. Ramos/Vanthoor 100; – Pro-Am: 1. Basseng/Latif 162 Punkte; 3. Halek/Landmann 100; 5. Vasilyev/Asmer 39; – Silver Cup: 1. Lisowski/Abril 174 Punkte; 3. Fumanelli/Colombo 154; 5. Toril 132; 6. Wolf/Stolz 79.

Endstand BGTS: 1. Vanthoor 200 Punkte; 2. Buhk 190; 3. Götz 160; 4. Ramos 157. Internet: www.blancpain-gt-series.com

Porsche Supercup Austin

Der nächste Bamber-Titel



Der neue Champion: Fach-Pilot Earl Bamber aus Neuseeland



Holte seinen ersten Sieg im Supercup: Michael Ammermüller

ANZEIGE

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Zwei Wochen nach seinem Titelgewinn im Porsche Carrera Cup Asien durfte sich Earl Bamber auch als Meister des Porsche Supercup feiern lassen. Siege für Thiim und Ammermüller.

Die Ausgangslage vor dem finalen Wochenende mit den zwei Rennen in Austin sprach für Earl Bamber: Mit fünf Punkten Vorsprung in der Tabelle hätte er zweimal nur direkt hinter Rivale Kuba Giermaziak ins Ziel rollen müssen, um den Titel sicher zu haben.

Nach dem Qualifying gab es gemischte Gefühle: Giermaziak hatte sich für Rennen 1 Startplatz 2 gesichert, zwei Plätze vor Bamber. Der wiederum hatte sich für den zweiten Durchgang die Pole gesichert, Giermaziak nur Startplatz 5.

Wer jetzt erwartete, dass Bamber auf die gute Ausgangsposition für Lauf 2 hoffen würde, der irrte gewaltig. Im Ge-

genteil: Er stürzte sich regelrecht in die Zweikämpfe, bis in die letzte Runde duellierte er sich gar mit dem direkten Widersacher um den Titel – bis sich die beiden eine halbe Runde vor Schluss auf der langen Gegengeraden trafen und Giermaziak mit der Kontrolle über das Auto auch fast schon der Titel verloren ging. «Das waren sehr unterhaltsame Runden mit Kuba, äusserst interessant», lächelte der letztlich viertplatzierte Bamber verschmitzt, während Giermaziak am Ende noch auf P11 einlief.

Erster Sieg für Ammermüller

Mit einem Vorsprung von vierzehn Punkten und vier Startplätzen konnte Bamber das finale Sonntagsrennen entspannt angehen. Doch wieder zeigte der von Porsche geförderte Neuseeländer, übrigens am gleichen Tag wie Giermaziak geboren (9. Juli 1990), Kampfgeist.

In der Frühphase des Rennens liess er sich zunächst von Philipp Eng überrumpeln, der dann

auch lange auf Kurs zum ersten Supercup-Sieg lag. Dahinter kämpfte Fach-Pilot Bamber gegen das Lechner-Bollwerk Ammermüller/Schmid, während Vortagesieger Nicki Thiim sich im Startgerangel nach einer Kollision wegdrehte und nur langsam wieder nach vorn kam.

Als Ammermüller einmal an Bamber vorbei war, hatte er auch Eng schnell ins Visier genommen. Der wehrte sich so gegen den Bayern, dass beide viel Zeit verloren und plötzlich Bamber und auch Ben Barker Tuchfühlung zur Spitze hatten.

Am Ende eines sehenswerten Mehrfachkampfes stand der Sieger Ammermüller – sein erster im Supercup. Bamber knackte noch Eng für P2 und konnte seinen frisch eingefahrenen Titel auf dem Podest bejubeln. «Unglaublich! Danke an Fach Auto Tech. Am Anfang des Jahres dachten wir über die Meisterschaft nach. Aber wir hätten nie gedacht, dass ich hier als Meister stehen würde,» so der neue Supercup-Champ. ♦

DRIFT...



ÜBERZEUGEN AUF DER STRASSE UND AUF DER RENNSTRECKE: DS 3 WRC UND DS 3.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

Kraftstoffverbrauch kombiniert von 6,7 bis 3,4l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert von 155 bis 87 g/km.

VLN

Alzen: «Kein Einzelfall!»



Erster VLN-Gesamtsieg: Ford GT von J. Alzen/D. Schwager

Der letzte VLN-Sieg von Jürgen Alzen (mit Bruder Uwe) datierte aus dem Juli 2006. Danach begann eine nicht enden wollende Durststrecke. Beim Finale 2014 sah es erst nicht anders aus: Er war im Qualifying auf einer Ölspur ausgerutscht und eingeschlagen. «Ich habe mich furchtbar über mich selbst geärgert, wusste aber, dass der Schaden zu reparieren ist.» Gesagt, getan. Es reichte, um im Ford GT dem Feld nachzueilen. Bereits nach zwei Runden kam



Jürgen Alzen

der 51-Jährige mit Bremsproblemen wieder in die Box, hatte aber Glück: Die Rennleitung unterbrach das Rennen wegen Nebels eine Runde später, und der Neustart erfolgte nach Trainingszeiten. Alzen und Dominik Schwager fuhren mit jetzt gerichteter Bremscheibe souverän und siegten. Dieser 29. Sieg bescherte Alzen die alleinige Führung in der VLN-Bestenliste. «Das wird kein Einzelfall bleiben!», ist der neue Rekordhalter sicher. ♦ MB

NASCAR Fort Worth

Wieder flogen Fäuste

Eine Massenschlägerei wie sie selbst die NASCAR selten gesehen hat, entstand kurz nach Rennende in der Boxengasse. Am Ende standen auch Jeff Gordon und Brad Keselowski mit dicker, blutender Lippe herum. Gordon schimpfte auf «Bad Brad», Keselowski verteidigte sich, sein Job sei es, Rennen zu fahren. Und dabei war mit Jimmie Johnson, der



J. Johnson

auch das Rennen gewann, ein Fahrer ohne Titelchance Zünglein an der Waage. Beim vorletzten Restart wollte Leader Johnson Keselowski auf P3 blockieren, um Gordon durchzulassen und diesen so ins Finale zu bugisieren. Keselowski wich Johnson aus und traf Gordon – jetzt wird's für «Big Daddy» nochmal eng mit dem Finaleinzug. ♦ MBR

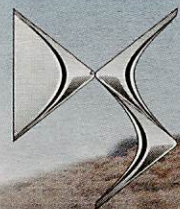
NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Fort Worth/Texas (USA): 341 Rdn. à 2,414 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Jimmie Johnson (Chevrolet); 2. Kevin Harvick (Chevrolet); 3. Brad Keselowski (Ford);
 4. Kyle Busch (Toyota); 5. Jamie McMurray (Chevrolet); 6. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet);
 7. Kyle Larson (Chevrolet); 8. Kurt Busch (Chevrolet); 9. Carl Edwards (Ford); 10. Denny Hamlin (Toyota);
 11. Tony Stewart (Chevrolet); 12. Joey Logano (Ford); 13. Greg Biffle (Ford); 14. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 15. Ryan Newman (Chevrolet); 16. Brian Vickers (Toyota);
 17. Paul Menard (Chevrolet); 18. Casey Mears (Chevrolet); 19. Martin Truex Jr. (Chevrolet);
 20. Justin Allgaier (Chevrolet); 21. Austin Dillon (Chevrolet); 22. Michael Annett (Chevrolet);
 23. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 24. Aric Almirola (Ford); 25. Matt Kenseth (Toyota);
 26. Cole Whitt (Toyota); 27. Marcos Ambrose (Ford); 28. Clint Bowyer (Toyota);
 29. Jeff Gordon (Chevrolet); 30. Michael McDowell (Ford); 31. J. J. Yeley (Toyota);
 32. David Ragan (Ford); 33. Reed Sorenson (Chevrolet); David Gilliland (Ford).
 Stand nach 34 von 36 Rennen (Top 8 = Eliminator-Teilnehmer): 1. Logano 4072 Punkte;
 2. Hamlin 4072; 3. Newman 4070; 4. Gordon 4060; 5. Edwards 4059; 6. Kenseth 4059;
 7. Keselowski 4055; 8. Harvick 4054; 9. Kyle Busch 2270; 10. Johnson 2234; 11. Earnhardt Jr. 2234;
 12. Allmendinger 2228; 13. Biffle 22209; 14. Kurt Busch 2292.
 Nächstes Rennen: 9. November, Phoenix/Arizona (USA)
 Internet: www.nascar.com

KOMPAKT

»» **ADAC GT Masters** Ein neuer Markenpokal wird 2015 im Rahmenprogramm am Start sein. Bei mindestens sechs der acht Rennwochenende ist der Praga R1 Endurance Cup am Start – mit 280 PS starken und nur 625 kg leichten Sportwagen.
 »» **Int. GT Open** Beim Finale in Barcelona gingen die Siege an Niccolò Schirò/Andrea Montermini und Vyacheslav Maleev/José Pérez Aicart. Neue Champions sind Daniel Zampieri/Roman Mavlanov (alle Ferrari).
 »» **Seat Leon Eurocup** Bei seinem Heimrennen in Barcelona hat sich der Spanier Pol Rosell den Titel gesichert. Die letzten beiden Rennsiegere der Saison holten sich Stefano Comini und Manuel Giau.
 »» **VLN** Am Samstag treffen sich Fahrer und Fans zum gemeinsamen Kartevent im Kartcenter Cologne. Mit dabei sind unter anderem Volker Strycek, Dirk Werner und Dominik Schwager. Für interessierte Zuschauer: Der Eintritt ist frei! ♦ AW/MBR

... TRIFFT DESIGN.



Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung.



Volkswagen

Sébastien Ogier

«Viel intensiver und enger»

Zur Person Sébastien Ogier

Geburtsdag 17. Dezember 1983
Geburtsort Gap (F)
Herkunftsland Frankreich

ERFOLGE

2007 Rallye, Peugeot 206 Cup Frankreich, Gesamtsieger
2008 Rallye-Junior-WM, Weltmeister (Citroën); Debüt Rallye-WM in Wales (GB/Citroën C4)
2009 Rallye-WM, 8. Gesamtrang (Juniorteam Citroën); IRC-Sieg in Monte Carlo (Peugeot 207 S2000)
2010 Rallye-WM, 4. Gesamtrang (Citroën C4 WRC), erster WRC-Sieg
2011 Rallye-WM, 3. Gesamtrang (Citroën DS3 WRC), 5 WRC-Siege
2012 Rallye-WM, 10. Gesamtrang (Skoda Fabia S2000); Tests mit Volkswagen Polo R WRC
2013 Rallye-WM, Weltmeister (VW), 9 WRC-Siege
2014 Rallye-WM, Weltmeister (VW), bisher 7 WRC-Siege

Von REINER KUHN

Am vorletzten Wochenende hat VW-Pilot Sébastien Ogier in Spanien seinen Rallye-Weltmeistertitel erfolgreich verteidigt. Im MSA-Interview spricht der 30 Jahre alte Franzose über den harten WM-Kampf, den Effekt seiner Heirat und seine Faszination für die Nürburgring-Nordschleife.

War dein zweiter WM-Titelgewinn schwieriger als der erste?

SÉBASTIEN OGIER: Das denke ich schon, obwohl es da zwei Aspekte gibt. Persönlich spürte ich im Vorjahr einen grösseren Druck. Es ging schliesslich um meinen ersten WM-Titel – das war mental eine ganz besondere Herausforderung. In dieser Hinsicht konnte ich diese Saison etwas relaxter angehen. Sportlich war es dagegen diesmal deutlich schwieriger. Der Kampf an der Spitze war viel intensiver und enger – vor allem mit Jari-Matti (Latvala, d. Red.).

Hattest du ihn diese Saison so stark erwartet?

Er hat mächtig zugelegt. Die Abstände in dieser Saison waren viel knapper als im Vorjahr. 3,6 Sekunden betrug mein Rückstand auf ihn in Finnland – nach 26 Wertungsprüfungen über 360 WP-Kilometer mit Vollgas. In Spanien siegte ich nun mit gerade mal 11,3 Sekunden Vorsprung – nach drei Tagen mit ganz unterschiedlichen Streckenbedingungen.

Du giltst als DER Reifenflüsterer in der Rallye-WM. Mit den neuen Asphaltreifen scheint Latvala aber besser klarzukommen.

Schaut man auf die Zeiten von Jari-Matti, Andreas (Mikkelsen) oder auch Mikko (Hirvonen), muss man sagen: Die Skandinavier kommen mit den neuen, weicheren Reifen besser klar als mit den härteren. Während ich mehr echte Rennreifen bevorzuge, taten sie sich schwerer, als im Auto noch etwas weniger Bewegung war. Auf Schotter ist das anders: Dort profitiere ich davon, dass ich am besten mit den Reifen umgehe und dadurch auch dann noch attackieren kann, wenn andere schon auf der sprich-

wörtlich letzten Rille fahren. Auf Asphalt war der Unterschied aber nie so gross.

Doch es wurde noch mal eng?

Auch wenn Jari-Matti an den beiden letzten Tagen fast alle Bestzeiten markierte, wusste ich doch genau, wo er schneller war. Auf Streckenabschnitten mit Leitplanken muss man sehr präzise fahren, da waren wir ähnlich unterwegs. Dort, wo man Kurven schneidet und sich schnell mal einen Plattfuss einfährt, war er schneller, weil er volles Risiko ging. Ich dagegen konzentrierte mich darauf, einen Vorsprung zu halten, wenn auch nur einen kleinen.

Dabei helfen die Zwischenzeiten, die ins Auto gesendet werden.

Es gibt Überlegungen, dies künftig zu verbieten, um taktisches Fahren zu unterbinden.

Natürlich ist es einfa-

«Begriffen, dass Rallye allein dich nicht glücklich macht.»

SÉBASTIEN OGIER

cher mit Zwischenzeiten. Auf einer 50-Kilometer-Prüfung kann man seinen Rhythmus und das Tempo an die Konkurrenten anpassen. Ich verstehe, dass einige das nicht so toll finden. Ich hätte kein Problem damit, ohne zu fahren.

Also weg damit?

So etwas in unserer technologisierten Welt mit Internet und Smartphones zu unterbinden, ist kaum möglich. Es wird immer Möglichkeiten geben, die Crews zu informieren, zum Beispiel mit Leuten und Zeichen an der Strecke. Das wird nur teuer und hilft den grossen Teams. Zudem ist die Kommunikation mit der Besatzung im Auto auch ein wichtiger Sicherheitsaspekt. Davon abgesehen glaube ich, dass der Wettbewerb durch Infos eher höher ist. Früher waren die Abstände jedenfalls grösser. Das liegt auch an den Inboard-Kameras. Solche Technologien



Sein Highlight der Rallye-WM 2014: Heimsieg bei der «Monte»

werden heutzutage eben genutzt, um noch näher ans Limit zu gehen.

Wie wichtig ist die Videoanalyse?

Es geht kaum noch ohne. In den letzten zwei, drei Jahren hat sich das massiv geändert. Das ist ein wesentlicher Grund dafür, warum die Zeitabstände immer enger werden. Früher brauchten junge Fahrer länger, um an die Spitze ranzufahren. Nun können sie genau nachschauen, was und wie es die Besten machen. **Wann und wie nutzt du Inboard-Aufnahmen?**

Bei der Vorbereitung einer Rallye schaue ich eher weniger. Aber während eines WM-Laufs hilft es sehr, einzelne Passagen zu checken und vielleicht den Aufschrieb etwas anzupassen. **Was waren deine Tiefpunkte in dieser Saison?**

Neben der Rallye Deutschland mit dem Unfall ganz klar unser Heimspiel in Frankreich (P13 nach Schaltproblemen und Zeitstrafe). Abgehakt! In Spanien waren wir wieder voll konzentriert und haben gewonnen. Das war ganz wichtig.

Dann brauche ich nach deinen Highlights kaum noch zu fragen. Zum einen natürlich der Sieg bei der Rallye Monte Carlo. Ich komme aus Gap und wollte einmal meine Heimrallye gewinnen. Als IRC-Lauf hatte ich das ja schon geschafft, aber als WM-Lauf ist das nochmals eine ganz andere Nummer. Daneben ist unser Sieg in Spanien mein weiteres Saison-Highlight. Noch wichtiger in diesem Jahr ist für mich allerdings, dass mich Andrea (Kaiser, eine deutsche Fernsehmoderatorin) geheiratet hat.

Wie hat sich dein Leben seit eurer Hochzeit verändert?

Es ist schöner und besser. Andrea ist jeden Tag an meiner Seite und unterstützt mich. In der Vergangenheit drehte sich bei mir alles ums Rallyefahren. Seit ich Andrea kenne, ist das anders. Ich habe begriffen, dass dich Rallye allein nicht glücklich macht. Seit ich mit ihr verheiratet bin, bin ich ausgeglichener. Durch sie bin ich komplett. Ich brauche sie wirklich. Mit ihr zusammen und im Motorsport erfolgreich zu sein, macht mich zum glücklichsten Mann der Welt.

Da deine Gattin als TV-Moderatorin im ADAC GT Masters arbeitet, konntest du deine Besuche dort auch schon für einen Gaststart nutzen. Hast du Pläne für weitere GT3-Auftritte?

Im Moment gibt es keine konkreten Pläne, aber natürlich habe ich Lust darauf, über den Tellerrand zu schauen. Besonders reizen würde mich die Nürburgring-Nordschleife, das 24-Stunden-Rennen, am Tag und in der Nacht zu fahren.

Reizt dich das mehr als die 24 Stunden von Le Mans?

Le Mans wäre natürlich fantastisch, gerade als Franzose. Aber wenn, dann will ich etwas richtig machen. Auf Le Mans muss man sich genau vorbereiten, da kann man nicht einfach hingehen. Vielleicht kommt hinzu, dass für einen französischen Weltmeister in Le Mans der Druck etwas höher wäre (lacht). Ich bevorzuge erst mal die Nordschleife, nicht nur, weil sie mir als Rallyefahrer hoffentlich besser liegt.

Kennst du die Nürburgring-Nordschleife überhaupt?

«Besonders reizen würde mich die Nürburgring-Nordschleife.»

SÉBASTIEN OGIER

Nicht mit dem Rennauto, aber mit den VW Golf R habe ich schon ein paar Runden gedreht. Die Strecke ist der Hammer. Ich würde dort echt gerne mal mit einem Strassensportwagen wie dem Audi R8 oder mit seiner Wettbewerbsvariante fahren.

Und andere Disziplinen, zum Beispiel Rallycross?

Diese Autos haben viel Leistung und machen sicher Spass zu fahren. Aber in der ersten Kurve ist es eine bessere Lotterrie. Das mag ich nicht so. Wenn man gut und schnell ist, muss man auch eine faire Chance zum Gewinnen haben. Deswegen bin ich auch gegen die Regeländerungen in der Rallye-Weltmeisterschaft.

Du sprichst von der künftigen Startreihenfolge. Ab 2015 muss der Tabellenführer nicht nur einen, sondern zwei Tage als Erster auf die Strecke.

Damit habe ich mich über den Sommer viel zu viel beschäftigt. Das tat mir nicht gut, und deshalb habe ich für mich beschlossen, das Thema abzuhaaken. Klar ist aber: Ich fand es im Vorjahr mit dem Qualifying besser. Wer da einen guten Job gemacht hat, hatte auch eine bessere Startposition. So läuft das ja auch auf der Rundstrecke. In diesem Jahr musste der WM-Leader am ersten Tag die Strecke eröffnen - es gibt Leichteres. Aber die neue Regel ist zu viel, ein klarer Nachteil für den WM-Führenden. Es wird Schotterrallyes geben, da hat der, der zuerst auf die Strecke und die Spur legen muss, keine Chance, seinen Rückstand am kurzen Sonntag nochmals wegzumachen. Was soll das? Ich kenne keine(n) andere(n) Serie oder Sport, wo der Beste beim nächsten Wettbewerb chancenlos ist. Ich verstehe das nicht.

Noch ein für dich vielleicht unliebsames Thema:

Stören dich die dauernden Vergleiche mit deinem Landsmann und Rekord-

weltmeister Sébastien Loeb?

Damit muss und kann ich gut leben. Aber magst du es, wenn man dich dauernd mit deinem Kollegen vergleicht? Toll findet das wohl niemand. Da Menschen aber nun mal Vergleiche mögen, ist es klar, dass die Medien das machen. Ich selbst brauche das aber nicht.

Es gibt das Gerücht, Loeb könnte 2015 noch mal bei der Rallye Monte Carlo starten. Wie fändest du das?

Davon habe ich auch gehört und lass' mich überraschen. Mich würde es aber freuen. Es würde der Monte und dem Rallyesport noch mehr Aufmerksamkeit bringen. Für mich persönlich ändert sich aber wenig. Will ich gewinnen, muss ich mich gegen alle durchsetzen. Wenn ich Loeb oder anderen Rückkehrern aber einen Tipp geben darf: Bei einer Schotterrallye sind die Chancen durch die Startreihenfolge-Regelung wesentlich grösser. ♦



Sein Halt: Ehefrau Andrea



Seine Gaststarts 2014: Zweimal ADAC GT Masters im Audi R8 GT3

FIA-Cross-Country-Weltcup

X-raids Minis riesig

Bei der Baja Portalege genügte dem russischen Mini-Duo Vladimir Vasilyev/Konstantin Zhiltsov P6 zum Titelgewinn im FIA-Cross-Country-Weltcup 2014. Auch der Sieg ging beim zehnten und letzten Cup-Lauf an ein Team der hessischen X-raid-Truppe. Nach 413,02 Wertungskilometern verries der Portugiese Ricardo Porém im MINI ALL4 Racing bei seinem Heimspiel den früheren Dakarsieger und WRC2-Tabellenführer Nasser Al-Attiah (Ford HRX) mit 1.33 Minuten Rückstand auf Platz 2. Der Brasilianer Reinaldo Varela (+1.07 min) wurde Dritter auf einem Toyota Hilux.

Das X-raid Mini Team gewann vier von zehn Weltcup-

Rallyes, darunter die Wüstenläufe in Dubai und Katar. Zudem siegte Dakar-Gewinner Joan «Nani» Roma bei der Baja Aragón. Der Weltcup-Gesamtsieg war der insgesamt siebte für X-raid und der sechste in Folge für die Mannschaft aus Trebur. ♦ RK



Neuer Champion: Vasilyev

Rallye Condroz

Feuer stoppte Solberg

Seinen Gaststart bei der belgischen Rallye Condroz hatte sich Rallycross-Weltmeister Petter Solberg anders vorgestellt: In Führung legend schied er am Samstagabend aus. Nach Getriebe- und Kupplungsproblemen geriet sein Citroën C4 WRC beim Verlassen der Startrampe in Brand. Die Mechaniker des italienischen D-Max-Teams machten den C4 wieder startklar, doch Solberg verweigerte genervt den Neustart.

Auch Citroën-Teamchef Yves Matton parkte seinen Xsara WRC zwischenzeitlich mit Kupplungsschaden, nahm am Sonntag das Rennen wieder auf und zog sich bei einem heftigen Abflug einen Wirbelbruch zu. Im unterlegenen DS3 R5 hielt

Kris Meeke die Citroën-Fahne hoch. Gegen Sieger Kris Princen (Subaru Impreza WRC), nach 2005 zum zweiten Mal Condroz-Sieger, hatte der WM-Pilot aber keine Chance: P2 vor dem alten und neuen belgischen Meister Freddy Loix (Škoda Fabia S2000). ♦ CF



Vorne, dann raus: Solberg

NACHRICHTEN

Rekordfeld beim Finale in Wales

Rallye-WM Die Erneuerung der Rallye Grossbritannien (13.-16.11.) scheint geglückt: Nach jahrelanger Talfahrt können die Veranstalter erstmals wieder ein positives Nennergebnis verkünden. Mitte November treten in Wales 72 Teams im WM-Feld an. Neben allen Toppiloten meldet sich unter anderen Matthew Wilson in einem Ford Fiesta RRC in der WRC2 zurück. Zudem will Richard Tuthill im Porsche 911 R-GT auch auf Schotter für Furore sorgen. Zusätzlich zum vollen WM-Feld gehen 88 Autos in der nationalen Ausgabe, wo gar 105 Nennungen vorlagen, an den Start.

Titelschlacht der Škoda-Junioren

Rallye-EM Beim Saisonfinale auf Korsika (Frankreich) am kommenden Wochenende (7./8.11.) machen die beiden Škoda-Junioren Esapekka Lappi und Sepp Wiegand den EM-Titel unter sich aus. Nachteile für den Deutschen: Wegen der Streichresultate muss Wiegand selbst bei einer Nullnummer des Finnen Lappi gewinnen. Das ist schwer genug. Neben dem Peugeot-Werksteam sind unter anderem Stéphane Sarrazin (Ford Fiesta RRC) und wie jüngst schon beim WM-Lauf im Elsass auch die Porsche-Piloten Romain Dumas und François Delecour mit von der Partie. ♦ RK

Motorrad-WM

Beginn eines neuen Zeitalters



Randy de Puniet auf der Suzuki GSX-RR: Mit dem Wildcard-Einsatz des Suzuki-Prototyps beginnt eine ganze Rückkehr-Serie der Hersteller in die MotoGP

Von IMRE PAULOVITS

Am Wochenende in Valencia wird Randy de Puniet mit der Suzuki GSX-RR mit einer Wildcard am WM-Finale in Valencia teilnehmen. Das ist der Auftakt einer ganzen MotoGP-Rückkehr-Serie.

Angekündigt hatten sie es schon vor anderthalb Jahren, doch ob die Rückkehr von Suzuki 2015 in die MotoGP-WM tatsächlich stattfinden wird, wurde von einigen Pessimisten bis zuletzt bezweifelt. Doch seit der Internot in Köln ist klar: Der drittgrösste Motorradhersteller der Welt hat es die ganze Zeit ernst gemeint.

Während das Team um Davide Brivio mit Randy de Puniet und Nobuatsu Aoki fleissig testete und die Ingenieure um Projektleiter Satoru Terada unaufhörlich neue Teile entwickelten, arbeiteten im Hintergrund die Geschäftsführung und das Marketing, um das MotoGP-Projekt bei seinem Auftakt gleich richtig anzubinden. Die GSX-R 1000 in der Lackierung des Werksrenners wurde gleich mit präsentiert und wird im nächsten Jahr für jedermann käuflich sein.

Davide Brivio hatte schon das ganze Jahr betont, er wolle einen Wildcard-Einsatz beim WM-Finale in Valencia durchsetzen. Damit könne er einerseits Randy de Puniet für seine

Testarbeit belohnen, andererseits könne nur ein Renneinsatz wirkliche Schwachpunkte aufdecken und eine Standortbestimmung gegenüber der Konkurrenz liefern. Bei der Präsentation des Projekts wurde auch dieser Einsatz bestätigt, und so wird Brivios Team bei seinem Debüt in Valencia ein Monsterprogramm durchziehen: das Rennwochenende mit Randy de Puniet bestreiten und gleich anschliessend mit den beiden Fahrern für 2015, Aleix Espargaró und Maverick Viñales, die Testreihe fortsetzen und das endgültige Einsatzgerät für die eigentliche Rückkehr vorbereiten.

Wenn man von den Resultaten des Wildcard-Einsatzes

auch noch nicht zu viel erwarten darf, hat die MotoGP zumindest mit der Rückkehr eines Herstellers, der vom Beginn der Viertakt-Ära 2002 bis 2011 dabei war, einen weiteren wichtigen Schritt aus der Talsohle getan, die mit der Weltwirtschaftskrise begann.

Andere werden folgen

Die Zukunft verspricht noch rosiger zu werden. Im nächsten Jahr wird auch Aprilia wieder in die MotoGP zurückkehren. Dabei war der Hersteller aus Noale, der in den letzten Zweitakt-Jahren die beiden kleinen GP-Klassen dominiert hat, nur drei Jahre, von 2002 bis 2004, mit der unglücklichen RS Cube in der Viertakt-Königsklasse

werksseitig dabei. Auch KTM, die bislang nur 2005 als Motorenlieferant für das Kenny-Roberts-Team in der MotoGP teilgenommen haben, werden 2017 einsteigen.

Doch auf Dauer werden die Hersteller sicher nur dann bleiben, wenn sie konkurrenzfähig sind. Bei dem gigantischen Aufwand und bei dem ungeheuren Know-how, das Honda und Yamaha entwickelt haben kein leichtes Unterfangen. KTM hat klar zum Ausdruck gebracht, dass sie einsteigen, weil sie daran glauben, dass die Abrüstung bei der Elektronik und die Kostenreduzierung der Dorna eine breite Basis für alle schaffen. An der muss aber unbedingt festgehalten werden. ♦

Superbike-WM

Alstare und Bimota vor Gericht

Die einst als Goldgriff beschriebene Kooperation zwischen Francis Battas Team und Bimota nimmt ein bitteres Ende.

Bis zuletzt hoffte der Alstare-Patron auf eine Einigung mit den Bimota-Eigentümern Marco Chianciani und Daniele Longoni, doch die beiden Immobilien-Gurus liessen sich nicht überzeugen und wollten Batta auch nicht ins operative Geschäft einbinden. Der Belgier, der mit Bimota einen mehr-

jährigen Deal hat, sieht sich gezwungen, seine Rechte vor Gericht einzuklagen. Kurzum, es geht um den Fortbestand des Alstare-Teams, das seit 2013 einen Tiefschlag nach dem anderen erlebt. Erst die Trennung von Ducati nach nur einem Jahr – jetzt das gleiche Szenario mit Bimota.

Million weg?

Batta argumentiert, er habe aus eigener Tasche etwa eine Million Euro in das Projekt investiert und warte von Bimota noch auf

etwa 250 000 Euro. Zur Erinnerung: Weil Bimota die 125 Einheiten der BB3 bei Weitem nicht vorweisen konnte, kam es im Sommer zum Ausschluss aus der WM. Bis dahin sorgten Badovini und Iddon für Achtungserfolge. Inoffiziell holte Bimota sogar 5 Evo-Siege, nur halt alles ausser Konkurrenz.

Der Alstare-Patron hat viel Herzblut investiert: Er sass seit Sommer oft mit Bimota-Leuten in Meetings und legte ein durchaus schlüssiges Konzept vor. Vor allem auch, weil man

unter den Reglementsangaben für 2015 gute Chancen hätte. «Es lohnt sich auf alle Fälle, weiterzumachen», hiess es von den Battas im September. Nun ist es auch für Alternativen wie Aprilia zu spät (siehe SBK-Teil).

Viele Gerüchte

In Italien tauchten vergangene Woche noch Gerüchte auf, wonach Chianciani der Sekte «Scientology» nahestünde und das gesamte SBK-Projekt nur ein Manöver gewesen sei, um Aufsehen zu erregen. ♦ JO



Schluss: Longoni, Batta (r.)

Stefan Bradl

«Zu viele Fehler passiert»



Nachdenklich: Bradl blieb dieses Jahr hinter seinen Erwartungen



Potenzial da: An guten Wochenenden war Bradl in den ersten 5



Noch einmal anschieben: In Valencia fährt Bradl letztmals für LCR

Von IMRE PAULOVITS

Stefan Bradl fährt am Wochenende zum letzten Mal für LCR-Honda und wechselt zu Forward-Yamaha. Im MSA-Interview spricht er über die Beweggründe und über seine Zukunft.

Wie siehst du deinem letzten Auftritt bei LCR-Honda entgegen?

STEFAN BRADL: Ich hoffe, dass wir noch ein gutes Top-5-Ergebnis anvisieren können. Es wird sicher ein komisches Gefühl sein, weil ich direkt am Montag ein neues Kapitel aufschlagen werde. Wir sind mit LCR in den letzten drei Jahren sehr eng zusammengewachsen, und das Team ist wie eine Familie für mich geworden. Aber ich freue mich auf dieses Wochenende und ich freue mich auch auf das neue Abenteuer.

Du hattest dieses Jahr eine ziemlich durchwachsene Saison.

Ja, und ich stehe in der Gesamtwertung auch nicht da, wo ich gerne wäre, sprich, unter den ersten sechs. Dafür waren einfach die Ausfälle zu viel, aber da waren auch Rennen wie in Assen, wo ich nur als Zehnter ins Ziel gekommen bin oder am Sachsenring, wo ich gar keine Punkte gemacht habe. Es gab in diesem Jahr einfach zu viele solche Momente. Im Grossen und Ganzen sind zu viele Fehler passiert.

Du hast bei vielen Rennen dein Potenzial gezeigt, es war aber auch eine Inkonstanz da. Wo siehst du die Gründe dafür?

Die waren spezifisch für das jeweilige Rennwochenende. Aber vielleicht bin ich bei einigen Rennen einfach zu ungeduldig gewesen und das hat dann mit einem Sturz geendet. Da hätten viel bessere Resultate herauskommen können, wenn ich einfach abgewartet hätte. Das lässt sich aber auch darauf zurückführen, dass von mir sehr viel verlangt worden ist. Der Druck mit der Vertragsverlängerung mit Honda hat mich vielleicht nicht grossartig aus dem Konzept gebracht, aber im Hinterkopf ist er doch immer mitgefahren. Da habe ich dann nicht immer so locker und cool reagiert.

Wann hast du gewusst, dass der Vertrag von HRC nicht verlängert wird?

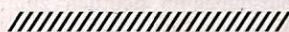
Gewusst habe ich es dadurch, dass das Interesse, das Gespräch zu suchen, seitens Honda sehr gering war. Auch als ich dann versucht, habe Kontakt

aufzunehmen, war das Interesse sehr einseitig. Da habe ich gemerkt, dass ich mich nach Alternativen umschauchen muss. Das war Ende Juli nach dem Sachsenring.

Pramac-Ducati war sehr an dir interessiert. Wieso ist denn dieser Deal nicht zustande gekommen? Zu diesem Zeitpunkt war die Situation bei Ducati so, dass sie gesagt haben, sie betreuen das Pramac-Team mit Vorjahres-Modellen, und das war nicht sehr lukrativ. Auch die Situation mit Crutchlow und Iannone war

«Ich stand schon unter einem enormen Druck.»

STEFAN BRADL



noch sehr unklar. Ich wusste, dass auch Hernández bleiben wird, weil er einen Vertrag hat. Iannone konnte erst ins Werksteam aufsteigen, als Crutchlow weggegangen ist, aber das war erst der Fall, als ich meine Entscheidung bereits getroffen hatte.

Was waren deine Gründe, bei Forward zu unterschreiben?

Ich glaube, dass die technischen Voraussetzungen sehr gut sind. Mit dem Yamaha-Motor und dem Yamaha-Chassis werden sie auch nächstes Jahr mit dem bestmöglichen Material versorgt, das Yamaha zur Verfügung stellen kann. Wir werden 2015er-Motoren und vermutlich auch sehr gute Chassis haben. Wenn man die Resultate von Aleix Espargaró nimmt, dann ist das Paket, glaube ich, keine grosse Verschlechterung gegenüber dem, das ich jetzt habe. Ich habe jetzt einen Einjahres-Vertrag bei Forward unterschrieben, weil das Paket für mich interessant ist und ich die Yamaha mal fahren wollte.

Hast du schon bei der Vertragsunterzeichnung gewusst, dass sie auch 2015 Yamaha-Chassis haben werden?

Das war damals noch nicht fix, aber das Interesse von Yamaha selbst an meiner Person war sehr gross. Sie haben seitens Lin Jarvis und Nakajima stark gepusht, um mich in die Yamaha-Familie zu bringen. Sie haben mir gesagt, dass das Forward-Team das Ziel haben muss, die Open-Kategorie zu

gewinnen, dafür werden sie bestmöglich versorgt.

Wie wird dein Testplan nach Valencia aussehen?

Wir werden von Montag bis Mittwoch in Valencia testen und dann noch einmal zusätzlich in Jerez Ende November. Ich weiss aber noch nicht, mit welchem Material wir da genau versorgt werden. Ich denke, das wird in Valencia noch das alte Material sein, aber nach und nach wird dann aufgerüstet.

Was, glaubst du, kannst du mit diesem Material 2015 erreichen?

Ich werde mich natürlich an den Ergebnissen von Aleix Espargaró orientieren und versuchen, unter die ersten sechs, sieben der WM zu kommen. Eigentlich eine ähnliche Zielsetzung wie ich sie dieses Jahr hatte.

Aber wir müssen mal abwarten, wie sich die ganze Klasse entwickelt. Ich will auf alle Fälle versuchen, konstant unter den ersten acht zu sein. Ich kann mir schon vorstellen, dass mir auf einigen Strecken die weichen Reifen und das Yamaha-Chassis entgegenkommen werden. Dann sollten auch Top-5-Platzierungen möglich sein. **KTM kommt 2017 in die MotoGP. Hattest du schon Gespräche mit ihnen?**

Nein. Das ist auch noch zu weit weg. Jetzt muss ich erst einmal schauen, was 2015 passiert. Danach wird sich mit der Einheits-elektronik und den neuen Einheitsreifen ziemlich viel ändern. Ich habe nur einen Einjahres-Vertrag unterschrieben, weil ich mich dann wieder neu umschauchen kann. ♦

Zur Person Stefan Bradl

Geburtsdag 29. November 1989
Geburtsort Augsburg (D)
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

- 2003 7. Red Bull Rookies Cup (Honda)
- 2004 5. IDM 125 ccm (KTM)
- 2005 Deutscher Meister IDM 125, WM-35. 125GP (KTM)
- 2006 WM-26. 125GP (KTM)
- 2007 Spanischer Meister 125GP, WM-18. 125GP (Aprilia)
- 2008 WM-4. 125GP, 2 Siege (Aprilia)
- 2009 WM-10. 125GP (Aprilia)
- 2010 WM-9. Moto2, 1 Sieg (Suter)
- 2011 Weltmeister Moto2, 4 Siege (Kalex)
- 2012 WM-8. MotoGP (Honda)
- 2013 WM-7. MotoGP (Honda)
- 2014 z.Zt. WM-9. MotoGP (Honda)

MotoGP

Showdown der Yamaha-Stars

Von IMRE PAULOVITS

Der zweite WM-Rang in der Königsklasse kann nur noch zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo entschieden werden. Und beide wollen ihn unbedingt haben.

Wer hätte vor einem Jahr gedacht, dass Valentino Rossi seinen Teamkollegen herausfordern kann? Damals war der Ex-Weltmeister einfach nicht mehr eins mit der Yamaha M1, dem Motorrad, das er einst zu der Maschine entwickelt hat, die es zu schlagen galt. Jorge Lorenzo hingegen war so in Hochform, dass er noch fast Marc Márquez im Titelkampf abgefangen hatte.

Doch jetzt sind die Vorzeichen völlig anders. Valentino Rossi hat sich über den Winter neu erfunden und gemeinsam mit seinem neuen Crewchief Silvano Galbusera die Probleme, die die Yamaha mit den diesjährigen Einheitsreifen hatte, besser in den Griff bekommen. Während diese Lorenzo bei seinem auf viel Kurven-



Rossi (46) und Lorenzo haben dieses Jahr gute Kämpfe geliefert

speed basierenden Fahrstil behinderten, konnte sich Rossi, der sich das Beste von Marc Márquez und Jorge Lorenzo abgeschaut und seinen Fahrstil im Winter komplett umgestellt hat, mit ihnen besser arrangieren und war in der ersten Saisonhälfte klar der bessere Yamaha-Werkspilot. Dazu hat Lorenzo nach zwei Operationen im Winter und nachfolgendem Trainingsausfall viel von seiner Kondition eingebüsst, was zu Saisonbeginn deutlich zum Vorschein kam.

Mittlerweile sind die Reifen und das Yamaha-Chassis zwar wieder aufeinander abge-

stimmt, doch auch bei den letzten beiden Rennwochenenden auf Phillip Island und Sepang war zu erkennen, dass Rossis Mannschaft selbst bei grösseren Abstimmungsproblemen bis zum Rennen zu einer besseren Lösung kommt. Und bei der Hitze von Malaysia kam auch zum Vorschein, dass das Konditionsproblem bei Lorenzo noch nicht ganz der Vergangenheit angehört.

Rossi: Die besseren Karten?

Valentino Rossi geht mit einem Zwölf-Punkte-Vorsprung ins Finale nach Valencia. Eigentlich eine Menge, sicher kann er sich



Rossi: 12 Punkte Vorsprung



Lorenzo: Heimvorteil

seiner Sache trotzdem nicht sein: Gewinnt Lorenzo, muss er mindestens Dritter werden, denn als Vierter wären sie punktgleich. Derzeit haben beide Yamaha-Asse zwei Siege, bei einem Dritten wäre Lorenzo bei gleichem Punktstand vorn.

Auch Rossi selbst hat eine gewisse Skepsis, was Valencia angeht. «In Valencia sind mir schon die merkwürdigsten Sachen passiert», gibt der neunfache Weltmeister zu. «Nicht nur, dass ich dort 2006 gestürzt bin und den Titel so an Nicky Hayden verloren habe – ich konnte dort seit zehn Jahren nicht mehr gewinnen.»

Lorenzo muss auf Schützenhilfe von seinen Landsleuten zählen. Marc Márquez und Dani Pedrosa sind in Valencia bislang immer sehr stark gewesen, doch genau das kann auch zu Lorenzos Niederlage führen, denn auch die beiden Honda-Stars wollen vor dem Heimpublikum gewinnen. «Es wird sicher schwierig», weiss Lorenzo selbst. «Wir wissen auch noch nicht, wie die Reifen in Valencia mit unserer Yamaha harmonieren werden.»

Aber eines ist so gut wie sicher: Der Kampf der beiden Yamaha-Stars wird ein Riesenspektakel. ♦

Moto2

Duell um den Schweizer Thron

Von MARKUS LEHNER

Die beiden nächstjährigen Teamkollegen Tom Lüthi und Dominique Aegerter streiten in Valencia in ihrem letzten Rennen für Suter um Platz 4 in der Moto2-Endabrechnung.

Die Plätze 1 bis 3 in der Moto2-WM 2014 gehören Esteve Rabat, Mika Kallio und Maverick Viñales, wobei der nächstjährige Suzuki-MotoGP-Pilot Viñales mit 15 Punkten Rückstand beim WM-Finale in Valencia am kommenden Wochenende noch Chancen hat, Kallio abzufangen und so dem VDS-Team den Doppelsieg zu vermiesen.

Lüthi-Aegerter 169:162

Hinter diesem Top-Trio tobt der Kampf um die Vorherrschaft in der Moto2-Klasse aus Schweizer Sicht. Tom Lüthi (Sieg in Japan, total 3 Podestplätze) liegt vor dem Finale mit 169 Punkten sieben Zähler vor Landsmann Dominique Aegerter (162 Punkte, Sieg auf dem Sachsenring, 4 Podestplätze). Von hinten droht keine Gefahr



Lüthi (12) vor Aegerter: 7 Punkte trennen die beiden Schweizer

mehr, dem Franzosen Johann Zarco fehlen 32 Punkte bis zu Aegerter. Lüthi lief vor allem in der zweiten Saisonhälfte (ab Brünn) zu grosser Form auf, während Aegerter Form- und Resultatkurve exakt zum selben Zeitpunkt nach unten tauchte.

Beim GP von Australien verdrängte Lüthi Aegerter vom 4. Gesamtrang, den dieser seit GP Nummer 4 (Jerez) innegehabt hatte. Erst beim letzten GP vor zehn Tagen in Sepang schaffte es der Technomag-carXpert-Pilot, trotz Grippeerkrankung wieder einmal vor seinem Suter-Markenkollegen Lüthi ins Ziel zu kommen. Dennoch feh-

len ihm vor dem Finale 7 Punkte auf Lüthi.

Zusätzliche Brisanz kommt in dieses Duell, weil die beiden im kommenden Jahr zwar in unterschiedlichen Farben, aber in derselben Schweizer Teamstruktur unter der Leitung von Frédéric Corninboeuf antreten werden. Und beide werden von Suter auf Kalex umsteigen.

Lüthi: «Ziel ist der Sieg»

Für Lüthi ist die Sache klar: Er muss vor Aegerter ins Ziel kommen, dann gehört der 4. Endrang ihm. Dennoch vermeidet er es genau wie Aegerter, den Landsmann als direkten



Lüthi: «Ich will gewinnen»



Aegerter: «Spezielles Rennen»

Gegner im WM-Finale zu bezeichnen. «Mein Ziel ist der Rennsieg im Rennen, damit gehört der vierte Endrang automatisch mir», umschreibt Lüthi die heikle Situation.

Aegerter: «Podestplatz»

Will Aegerter in Valencia Lüthi noch abfangen, muss er diesen klar bezwingen. Sollte Lüthi ausfallen, muss er mindestens auf Rang 9 klassiert sein. Bei Punktegleichstand wäre Aegerter vorne: Beide haben 2014 je einen Sieg und einen 2. Platz erzielt, aber Aegerter stand zwei Mal als Dritter auf dem Podest, Lüthi nur ein Mal.

«Ein spezielles Rennen», gibt sich auch Aegerter vorsichtig. «Und 7 Punkte Rückstand sind nicht wenig. Aber ich setze mir einen Podestplatz zum Ziel, dann werden wir sehen, wie weit das im Gesamtklassement reichen wird.»

Top 10: Cortese, Schrötter, Folger

Die Deutschen kämpfen um den Einzug in die Top 10. Während Sandro Cortese vor Valencia mit 85 Punkten relativ komfortabel auf Rang 8 liegt, brauchen Marcel Schrötter (P11, 72 Punkte) und Jonas Folger (P13, 60 Punkte) starke Leistungen, um das Ziel zu erreichen. ♦

Moto3

Zugespitzter Titelkampf



Jack Miller (8) muss auch in Valencia unbedingt gewinnen



Alex Márquez: 11 Punkte vorn



Jack Miller: Herzhafter Kämpfer

Von IMRE PAULOVITS

Auch wenn der Moto3-Titel nur zwischen Alex Márquez und Jack Miller entschieden wird, arbeiten im Hintergrund doch viele andere mit.

Jack Miller war zu Saisonbeginn der klare Titelfavorit der Moto3, doch nachdem die für diese Saison neu entwickelte Werks-Honda immer stärker wurde und dem Australier einige Fehler unterliefen, ist er in Zugzwang gekommen. Als ihn in Aragón Marc Márquez im Kampf um den Sieg auf der nas-

sen Strecke berührte und zu Fall brachte, war Miller seine WM-Führung los. Der Sieg in Phillip Island und der zweite Platz in Sepang haben den KTM-Werkspiloten aber wieder in Schlagdistanz gebracht. Doch selbst wenn der 19-jährige Australier auch das WM-Finale gewinnt, genügt Alex Márquez ein dritter Platz zum Titel.

Mit Bruder und Teamkollegen

Der 18-jährige Spanier wäre dann der erste Pilot in der Geschichte der Motorrad-WM, der im gleichen Jahr Weltmeister wird wie sein Bruder. MotoGP-Weltmeister Marc Már-

quez fiebert auch eifrig mit, er bespricht mit seinem um drei Jahre jüngeren Bruder vor jedem Rennen die Taktik und die Möglichkeiten. Dass er auf diese Art zwei Márquez als Gegner hat, beunruhigt Jack Miller dabei nicht. «Auf der Strecke ist es nur einer, der mit mir kämpft», sagt er selbstbewusst zu diesem Thema.

Trotzdem liefen bei ihrem letzten Kampf in Sepang die Emotionen über. Um den Punkterückstand wettzumachen, versuchte Miller nicht nur das Rennen zu gewinnen, sondern auch Márquez aus dem Konzept zu bringen, und dabei hat-

te er während des Rennens sechsmal Feindberührung. Dies kritisierten nach dem Rennen nicht nur die Márquez-Brüder. Teamchef Emilio Alzamora reichte Protest bei der Rennleitung ein, und zwar nicht nur gegen Miller, sondern auch gegen Ajo-Husqvarna-Pilot Danny Kent, der Márquez ebenfalls aufgehalten haben soll.

Dabei war in Sepang auch Márquez' Teamkollege nicht untätig: Alex Rins drückte beim letzten Bremsmanöver Miller von der Linie, was ihn den Sieg kostete. In Valencia wird es wohl nicht minder heftig zur Sache gehen. ♦

MotoGP

«Nur auf Eis gelegt»

2014 bestritt das Remus Racing Team mit Martin Bauer wegen Finanzmangels keine MotoGP-Wildcard-Einsätze. Für 2015 besteht noch Hoffnung.

2013 sorgte der damals 37-jährige Österreicher Martin Bauer mit der S&B Suter des österreichischen Teams Remus Racing bei den MotoGP-Rennen in Brünn (P21) und Valencia (P20) für zwei Farbtupfer. Obwohl 2014 sogar 5 Rennen mit Wild Cards vorgesehen waren, konnte das Team um Fritz Schwarz und Andreas Bronnen das Budget für neue Suter-Chassis für die BMW-Triebwerke nicht auf-treiben.

Dennoch hat Bauer die Hoffnung nicht aufgegeben, dass das Projekt weiter vorangetrieben wird. «Meine MotoGP-Karriere ist noch nicht komplett beendet, sondern nur auf Eis gelegt. Wir brauchen aber neue Chassis von Suter, weil wir mit dem bisherigen Material die Leistung unmöglich auf den Boden kriegen. Der erste CRT-Prototyp hat zu grosse Defizite. Es macht keinen Sinn, mit diesem weiter zu arbeiten. Wir müssten auf die jüngste Stufe umsteigen,

wie sie zur Zeit erfolgreich von Ioda eingesetzt wird. Motormässig waren wir nie schlecht dran, auch wenn uns auf die Werks-Motorräder sicher 30 PS fehlten. Das Problem war immer, dass wir die Power an den Kurvenausgängen nicht auf den Boden brachten.»

Wie geht es weiter? «Das Problem waren 2014 die Finanzen, sonst wären wir mit Sicherheit wieder am Start gewesen. Für 2015 gilt dasselbe. Aber ich habe die Hoffnung nicht aufgegeben, das Projekt ist immer noch nicht komplett ad acta gelegt. Die Chancen, dass wir in die MotoGP zurückkommen, sind immer noch intakt.» ♦ ML



Bauer: «MotoGP-Chance 50%»

Moto3

Letzte Möglichkeit

Luca Grünwald verpasste Platz 15 in Sepang um ganze 28 Tausendstelsekunden. Dem 19-jährigen Deutschen bleibt nur noch Valencia, wenn er die Saison nicht punktlos beenden will.

Grünwald gibt die Hoffnung aber nicht auf: «Ich kenne Valencia, wenn auch nicht so gut wie die Spanier. Es ist eine sehr

spezielle Strecke, aber ich hoffe, dass wir den Schwung aus dem letzten Rennen dorthin mitnehmen und dort noch einmal angreifen können.»

Bislang hatte der zweifache Deutsche Meister einmal in der WM gepunktet: Als Achter bei seinem Wildcard-Einsatz 2012 auf dem Sachsenring. ♦ IP

Zeitplan und Statistik GP Valencia/E		(alle Zeiten in MESZ)	
Freitag, 7. November 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, 8. November 2014			
09.00-09.40	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, 9. November 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	24 Rdn. 96,1 km	
12.20	Rennen Moto2	27 Rdn. 108,1 km	
14.00	Rennen MotoGP	30 Rdn. 120,2 km	
Sieger 2013:			
Moto3: Maverick Viñales (E), KTM			
Moto2: Nicolás Terol (E), Suter			
MotoGP: Jorge Lorenzo (E), Yamaha			
Pole-Position 2013:			
Moto3: Alex Rins (E), KTM, 1:39,459			
Moto2: Pol Espargaró, Suter, 1:34,957			
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1:30,237			
Schnellste Runde 2013:			
Moto3: Luis Salom (E), KTM, 1:39,744 (=144,5 km/h), Rekord			
Moto2: Jordi Torres (E), Suter, 1:35,694 (=150,6 km/h), Rekord			
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:31,628 (=157,3 km/h), Rekord			
Rundenrekorde:			
Moto3: Luis Salom (E), KTM, 1:39,744 (=144,5 km/h), 2013			
Moto2: Jordi Torres (E), Suter, 1:35,694 (=150,6 km/h), 2013			
MotoGP: Dani Pedrosa (E), Honda, 1:31,628 (=157,3 km/h), 2013			

NACHRICHTEN
Stoner testet 2015er-Hondas und Michelin

MotoGP Casey Stoner hat seine Auszeit, die er in diesem Jahr genommen hat, beendet und ist wieder als Testpilot für HRC tätig. Letzte Woche testete der MotoGP-Weltmeister von 2007 und 2011 in Motegi zwei Tage lang die Werks-Honda für die nächste Saison und probierte dabei sowohl die Abstimmungen von Dani Pedrosa als auch die von Marc Márquez. Dazu testete er die neuen 17-Zoll-Reifen von Michelin, mit der die Franzosen ab 2016 das ganze MotoGP-Feld ausrüsten werden. «Ich habe etwas Zeit gebraucht, bis ich mich nach fast einem Jahr Pause wieder an das Fahren mit dem Bike im Grenzbereich gewöhnt habe», gab Stoner zu. «Aber danach hat sich alles richtig gut angefühlt und ich konnte das Testprogramm, das HRC aufgestellt hat, durchziehen.»

Ein neuer Motor für jedes Rennen

MotoGP Da sie nach der zu Saisonbeginn geänderten Regel zwölf Motoren pro Fahrer einsetzen konnten, hat Ducati Andrea Dovizioso seit dem GP für jedes einzelne Rennen einen neuen Motor gegeben! Damit konnten sie die Motoren sicherlich deutlich schärfer abstimmen. Nun sind aber alle Motoren aufgebraucht, für das Finale muss Dovizioso mit einem gebrauchten Motor auskommen. Dass dies kein Nachteil sein muss, hat Teamkollege Cal Crutchlow bewiesen: Er hat gar keine neuen Teile bekommen, fuhr die letzten drei Rennen den gleichen Motor und erzielte seine besten Saison-Resultate. ♦ IP/NS

KOMPAKT

»»» **MotoGP** Tech3-Yamaha-Pilot Pol Espargaró hat seinen in Sepang gebrochenen linken Mittelfussknochen in Barcelona bei Dr. Xavier Mir untersuchen lassen. Dabei wurde festgestellt, dass der Bruch nicht verschoben ist, somit wird Espargaró nicht operiert.

»»» **Moto2** Auch das Gresini-Team wird 2015 von Suter auf Kalex umsteigen. Der 25-jährige Belgier Xavier Siméon wird bei dem Team bleiben. ♦ IP

Aprilia-Ass Sylvain Guintoli: In Doha nicht zu bremsen und mit 32 erstmals Weltmeister

QATAR ROUND LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT 2014



Doha/Katar

Guintolis Lebenstraum

Von JOHANNES ORASCHE

Das WM-Finale bei Flutlicht in der Wüste von Doha hielt allen Erwartungen stand. Aprilia-Pilot Sylvain Guintoli war unbesiegbar.

Doha begann so, wie Magny-Cours aufgehört hatte: Guintoli machte mit seinem Sieg in Lauf 1 gleich neun Zähler auf Sykes wett, hatte somit nur noch drei Punkte Rückstand.

Die Ohnmacht war der Sykes-Crew ins Gesicht geschrieben. Während die Team-Koordinatoren Silvia Sanchez und Biel Roda die T-Shirts für den Evo-Weltmeister David Salom aus der Kiste fischten, blickten Crewchief Marcel Duinker und vor allem Sykes' Gattin Amie starr und ratlos in den Raum.

Als sich Sykes im Finish fing und eingangs der letzten Runde auf P3 hinter Teamkollege Baz lag, gab es einen Hilfsversuch: Die Crew zeigte Baz wie in Magny-Cours, er solle Sykes passieren lassen. Doch es war zu spät. Baz befolgte die Teamorder nicht – obwohl er das Signal gesehen hatte.

Sykes wirkte auf dem Podium freundlich. Doch der «Grinner» polterte intern lautstark über den fehlenden Respekt von Baz gegenüber dem Team. Es war ein weiterer Mosaikstein im ausgekühlten Verhältnis zwischen Sykes und Baz. Seit Lauf 1 in Sepang sprechen die Streifhähne kaum noch miteinander, damals hatte Baz den Briten mit ins Aus gerissen.

Guintolis Aprilia war in Doha eine Wucht, er wirkte unbesiegbar und drückte das auch aus: «Ich bin so aufgeregt, kann den

Showdown kaum erwarten. Sogar mit meinem Fahrstil habe ich hier eine nützliche Verbesserung geschafft.»

Um 22.34 Uhr Ortszeit fuhr der Franzose dann als Sieger von Lauf 2 und als Weltmeister über die Ziellinie. Mit 32 Jahren, nach 15 Jahren Profisport, hat es der stille Franzose geschafft. In der Aprilia-Box brachen alle Dämme, der Design-Helm mit den Regenbogenstreifen war für den Weltmeister längst bereit. Teammanager Dario Mercanti teilte bereits die WM-T-Shirts aus, als Sykes-Crewchief Duinker gratulierte.

Bewegende Szenen

Guintolis Frau Caroline war völlig aus dem Häuschen, musste von Oli Haslam beruhigt werden. Dazu waren alle vier Kinder inklusive Nanny in Doha unter dem Podium – erst recht ein emotionales Bild.

Sykes war schon auf der Piste und auch in der Display-Zone mit einer ehrlichen Gratulation für Guintoli zur Stelle. Doch der Dauergrinser wurde zur traurigen Figur – phasenweise schlief ihm dann auch das Gesicht ein. Zwar hätten Sykes die vier

Punkte, die ihm Baz in Lauf 1 trotz Aufforderung des Teams nicht überlassen hatte, auch nicht geholfen. Er verliert die WM um sechs Punkte. Rechnet man 2012 hinzu, so hat Sykes zwei WM-Titel insgesamt um die Kleinigkeit von 6,5 Punkten verpasst. Gegen Biaggi fehlten ihm ja vor zwei Jahren in Magny-Cours nur 0,5 Zähler. «Ich habe kein Problem und ziehe den Hut vor dem Champion», sagte Sykes. Er hob aber den Finger: «Es gab einige Zwischenfälle, die mir jetzt durch den Kopf gehen. Aber es ist egal. Wir hatten zur Mitte der Saison einen Rückschlag. Alle reden vom Sieger. Ich habe alles versucht. Ich werde meine Energie in die Vorsaison legen und 2015 wieder angreifen.»

Dass Johnny Rea eine extrem starke Leistung zeigte, als «best of the rest» über die Linie fuhr und WM-Rang 3 holte, blieb nur eine Randnotiz. Auch er wurde im Parc fermé emotional, als er Crewchief Chris Pike um den Hals fiel. Der Nordire kehrt Honda nach mehr als einem Jahrzehnt den Rücken zu, nie sass er bisher auf einem anderen Strassen-Bike. ♦

NACHGEHAKT BEI Sylvain Guintoli

(F/32). Der Franzose sicherte sich in Doha in einem Herzs Schlagfinale seinen ersten WM-Titel.



Von JOHANNES ORASCHE

? Sylvain, du hast das scheinbar Unmögliche doch noch geschafft und Tom Sykes abgefangen. Es ist zudem dein erster WM-Titel – wie fühlt sich das an? Das hat sich alles noch nicht gesetzt. Ich bin Weltmeister und habe den WM-Titel zudem noch mit einem Doppelsieg sichergestellt. Ich wusste vor Doha, dass es klappen kann. Aber es lief unglaublich, ich konnte alles in vollen Zügen genießen. Das Bike war hier in Doha so gut wie noch nie zuvor.

? Wie fällt der Rückblick auf dieses verrückte Jahr aus? Es war während der Saison extrem hart. Tom war konstant und auch durchwegs sehr schnell. In Laguna war ich 44 Punkte hinter ihm,

aber wir haben es wieder aufgeholt. Es ging darum, keine Fehler zu machen, es gab auch viele Momente, über die wir reden mussten.

? Wie hast du die Ruhe bewahrt, als du in den beiden Rennen vorne warst? Erst mal war es seltsam, denn ich konnte den zweiten Lauf kaum erwarten. Im ersten Rennen bin ich vorsichtig langsam gestartet. Ich habe gewusst, dass ich eine gute Pace habe. Mit fortlaufendem Rennen habe ich dann immer mehr Druck gemacht. Am Ende konnte ich das Rennen ganz gut kontrollieren. Ich habe hier in Doha vom Fahrstil her etwas gefunden, was mir geholfen hat. Tom war aber ein harter Gegner.



Tom Sykes (1) konnte in Lauf 2 auch Johnny Rea nicht halten



Die Aprilia-Werkscrew: Zum Abschied Fahrer- und Marken-WM

Aprilia

Melandri: Wechsel ist fix

Aprilia verschwindet mit der RSV4 nicht aus der Superbike-WM. Marco Melandri nimmt aber gegen seinen Willen Abschied.

Der Italiener wird nach vier Jahren in der Superbike-WM 2015 wieder in die MotoGP zurückkehren – diese Woche folgt das offizielle Statement. Der Vertrag, den «Marcio» schon Anfang Oktober erhalten hatte war eine Geste des Vertrauens. Nun musste sich Melandri dem Willen seines Arbeitgebers beugen: Er wird 2015 bei Kumpel Fausto Gresini mit Álvaro Bautista in der MotoGP-WM eine ART steuern.

Weil die Zeit drängt, wird Melandri schon ab Dienstag bei den Tests in Valencia auf der ART Platz nehmen. Melandri und Bautista sollen neben einer ART des Jahrgangs 2014 auch bereits ein Bike mit Updates für 2015 zur Verfügung stehen.

Melandri hatte zuletzt Aprilia einen Kompromiss mit Superbike-WM und dazu vier bis fünf Wildcard-Einsätzen in der MotoGP-WM einreden wollen. Doch es fehlten die Mittel für ein Top-Superbike-Projekt.

Neue Strategie

Entgegen der Erwartung vieler wird Aprilia weiterhin in der Superbike-WM präsent sein.

Und zwar mit Leon Haslam, der als Fixstarter bei Red Devils gilt. Der Brite genießt bei den Italienern hohes Ansehen. Die Red Devils erhalten zwar Werksunterstützung, sind aber kein echtes Werksteam, was auch für Melandri der ausschlaggebende Punkt war. Für den zweiten Platz kommen neben Elias auch Leon Camier, Fabio Massei sowie IDM-Champ Xavier Forés und gar Efrén Vázquez in Frage.

Aprilia hat mit 2M auch wieder ein permanentes Superstock-1000-Team im Köcher. Als Fahrer werden Kevin Calia und Lorenzo Savadori, der von Lucio Pedercini gemanagt wird, genannt. ♦ JO



Marco Melandri half zum Abschied der Aprilia-Speed nicht weiter

Superbike-WM

Fleissige Testfahrten

Wegen der Regel-Updates wird die Saisonvorbereitung für 2015 deutlich intensiver als in den Vorjahren. Die Winterpause wurde verkürzt, tritt erst am 21. Dezember in Kraft. Am 13./14. November soll Leon Haslam bei Red Devils in Aragón privat erstmals auf der Aprilia sitzen. Am 17./18. November üben Kawasaki und Ducati im Motorland. Bei Kawasaki fährt Rea dann erstmals die Ninja ZX-10.

Zwischen dem 24. und 28. November sind viele Top-Teams für Jerez gebucht. Guintoli debütiert auf der Fireblade. Bei Ducati testet auch die GP-Crew am 26. und 27. November in Andalusien. Am 24./25. November feiert bei Crescent-Suzuki Randy de Puniet Premiere; mit vor Ort sein wird die Suzuki-GP-Truppe.

Im neuen Jahr üben Kawasaki und Red Devils ab 19. Januar in Aragón. In Portimão hat sich Ducati für 21./22. Januar eingemietet. Zwischen dem 26. und 28. Januar fahren in Jerez Ducati, Aprilia und Kawasaki. ♦ JO



Johnny Rea: WM-Dritter!

Superbike-WM

Terol auf Ducati!

Das Line-up der Ducati-Teams kristallisiert sich immer mehr heraus. Neben den beiden Werkpiloten Davies und Giugliano fahren 2015 in der Althea-Truppe von Genesio Bevilacqua der spanische SBK-Neuling Nico Terol und Matteo Baiocco, der die Panigale von seiner Arbeit als Testpilot sehr gut kennt. Bei Barni dürfte Superstock-Champion «Tati» Mercado Fixstarter sein. Ob ein zweiter Fahrer kommt, ist offen. Von Max Neukirchners 3C-Carbon-Team gibt es keine Neuigkeiten. Teamkollege Xavier Forés beziffert die Chancen auf 70 Prozent. ♦ JO

MV Agusta

Mercedes steigt ein

Die Gerüchte haben sich bestätigt: Nach Audi hat auch Mercedes AMG Lust auf Bikes. Die Schwaben holten sich mit einem Kooperations-Deal 25 Prozent der MV-Anteile von Firmenerbe Giovanni Castiglioni und haben somit einen Sitz im Vorstand. MV Agusta, das zuletzt feine Absatzsteigerungen schaffte, steht so auf sicheren Beinen. 2015 wird das Renn-Engagement ausgebaut. Neben Claudio Corti könnten Alex De Angelis, Nicolò Canepa oder ein US-Pilot eine F4 fahren. In der Superstock-WM sind Jules Cluzel und Lorenzo Zanetti fix. Alle Bikes werden im Look von Snack-Hersteller Pata gehalten sein. ♦ JO

KOMPAKT

»» Aprilia Red Devils Technik-Chef Folegnani hat Biaggi wegen eines Tests der RSV4 mit 2015-Updates angefragt, doch dieser sagte ab.

»» Superpole Die letzte Pole 2014 ging an Davide Giugliano, der als einziger unter Spies Rekord aus dem Jahr 2009 blieb.

»» Efrén Vázquez Der Moto3-Pilot hat noch kein Bike für 2015. Er könnte Teamkollege von Haslam werden (siehe oben) oder in die 600er-WM wechseln.

»» Roberto Rolfo Der Go-Eleven-Pilot fährt nach dem Moto2-Rennen von Sepang auch das WM-Finale in Valencia am 9. November für Tasca.

»» Alex Cudlin Der Aussie hat viel Doha-Erfahrung, fuhr daher als Ersatz für Scassa eine Kawasaki bei Pedercini.

»» Pirelli Die Italiener traten bei der Rückkehr nach fünf Jahren Pause in Doha als Event-Hauptsponsor auf.

»» Superbike-WM Der Medienevent fand an der Corniche am Dhow Harbour statt. Ein Boot brachte die Asse vors Islam-Museum.

»» Claudio Corti Der Italiener sorgte beim Bootstrip für Lacher, als er versuchte, WM-Kandidat Guintoli ins Wasser zu stürzen. Zudem lief das Boot wenig später auf Sand. ♦ JO

Supersport-WM

Ein «Weltmeister-Stück»



Michael van der Mark: Zum Abschied Lehrstunde für die Gegner

Nach der Dominanz von Jules Cluzel und MV Agusta in der Quali war im Rennen die gewohnte Hackordnung rasch hergestellt.

Weltmeister Michael van der Mark, der in Doha sein letztes 600er-WM-Rennen fuhr, holte souverän seinen sechsten Saisonsieg.

Dahinter war P2 des Thailänders Raththapark Wilairoit auf der Honda von Simon Buckmaster die Sensation. MV-Agusta-Star Jules Cluzel musste hart um P3

raufen, den ihm Landsmann Lucas Mahias streitig machte. Mahias Vorstellung war beeindruckend. Er war als Ansporn für Teamleader Kevin Coghlan zu DMC-Yamaha geholt worden. Mit P4 vor Coghlan wurde die Vorgaben mehr als erfüllt. Cluzel gab im Infight mehrfach Hand- und Fusszeichen an den aggressiven Mahias.

Fix auch: Kenan Sofuoglu und sein neues Team Puccetti-Kawasaki haben noch viel Arbeit, der Türke musste Robby Rolfo ziehen lassen. ♦ JO

SUPERBIKE-WM 2014 / Resultate

Doha (Katar): 2. November; 23. Lauf; 91,460 km über 17 Rdn. à 5,380 km;
23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 27 Grad; Asphalt: 30 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Sylvain Guintoli (F)	Aprilia RSV4	17	33:46,789	1:58,388	25
2. Loris Baz (F)	Kawasaki ZX-10	17	+2,650	1:58,096	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10	17	+3,955	1:58,565	16
4. Jonathan Rea (GB)	Honda CBR 1000 RR	17	+4,805	1:58,655	13
5. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	17	+7,861	1:58,206	11
6. Toni Elias (E)	Aprilia RSV4	17	+8,192	1:58,824	10
7. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	17	+8,991	1:58,567	9
8. Marco Melandri (I)	Aprilia RSV4	17	+10,512	1:58,626	8
9. Eugene Laverty (IRL)	Suzuki GSX-R 1000	17	+15,978	1:59,356	7
10. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	17	+21,456	1:59,064	6
11. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR	17	+25,977	1:59,087	5
12. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panig. Evo	17	+29,085	1:59,675	4
13. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10 Evo	17	+29,096	1:59,918	3
14. Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR Evo	17	+39,270	2:00,760	2
15. Brian Staring (AUS)	Kawasaki ZX-10 Evo	17	+43,360	2:00,768	1
16. Jeremy Guarnoni (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	17	+46,206	2:00,877	-
17. Geoff May (USA)	EBR 1190 RX	17	+1:16,323	2:02,400	-
18. Imre Toth (H)	BMW S 1000 RR	16	+1 Rde.	2:05,459	-

Nicht klassiert:

- Alessandro Andreozzi (I)	Kawasaki ZX-10 Evo	7	+10 Rdn.	2:00,512	-
- Gabor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR Evo	6	+11 Rdn.	2:00,707	-
- Alex Cudlin (AUS)	Kawasaki ZX-10 Evo	2	+15 Rdn.	2:00,897	-
- Aaron Yates (USA)	EBR 1190 RX	2	+15 Rdn.	2:02,633	-
- Claudi Corti (I)	MV Agusta F4 RR	1	+16 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 162,456 km/h

Schnellste Runde: Loris Baz, 2. Runde, in 1:58,096 min (=164,002 km/h, Rekord)

Doha (Katar): 2. November; 24. Lauf; 91,460 km über 17 Rdn. à 5,380 km;
22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 28 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Sylvain Guintoli (F)	Aprilia RSV4	17	33:41,803	1:57,906	25
2. Jonathan Rea (GB)	Honda CBR 1000 RR	17	+3,568	1:58,401	20
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10	17	+5,092	1:58,376	16
4. Marco Melandri (I)	Aprilia RSV4	17	+8,305	1:58,372	13
5. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	17	+8,390	1:58,620	11
6. Toni Elias (E)	Aprilia RSV4	17	+8,654	1:58,561	10
7. Loris Baz (F)	Kawasaki ZX-10	17	+9,115	1:58,340	9
8. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	17	+13,015	1:58,785	8
9. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	17	+13,478	1:58,733	7
10. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR	17	+25,471	1:59,226	6
11. David Salom (E)	Kawasaki ZX-10 Evo	17	+37,964	1:59,993	5
12. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panig. Evo	17	+38,001	1:59,915	4
13. Brian Staring (AUS)	Kawasaki ZX-10 Evo	17	+46,248	2:00,718	3
14. Claudi Corti (I)	MV Agusta F4 RR	17	+51,926	2:01,093	2
15. Alessandro Andreozzi (I)	Kawasaki ZX-10 Evo	17	+56,331	2:01,976	1
16. Geoff May (USA)	EBR 1190 RX	17	+1:23,937	2:02,390	-
17. Imre Toth (H)	BMW S 1000 RR	16	+1 Rde.	2:05,566	-
18. Alex Cudlin (AUS)	Kawasaki ZX-10 Evo	16	+1 Rde.	2:01,873	-

Nicht klassiert:

- Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR Evo	5	+12 Rdn.	1:59,774	-
- Aaron Yates (USA)	EBR 1190 RX	4	+13 Rdn.	2:05,007	-
- Jeremy Guarnoni (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	3	+14 Rdn.	2:00,799	-
- Eugene Laverty (IRL)	Suzuki GSX-R 1000	2	+15 Rdn.	1:59,035	-

Durchschnittstempo des Siegers: 162,853 km/h

Schnellste Runde: Guintoli, 8. Runde, in 1:57,906 min (=164,266 km/h, Rekord)

Internet: www.worldsbk.com

Training (3 Läufe) min

1. Giugliano	1:57,876
2. Rea	1:58,013
3. Guintoli	1:58,166
4. Baz	1:58,296
5. Laverty	1:58,449
6. Lowes	1:58,539
7. Davies	1:58,583
8. Sykes	1:58,818
9. Haslam	1:58,989
10. Elias	1:59,025
11. Melandri	1:59,162
12. Canepa	1:59,284
13. Barrier	1:59,390
14. Morais	1:59,686
15. Salom	1:59,975
16. Andreozzi	2:00,294
17. Cudlin	2:00,436
18. Guarnoni	2:01,223
19. Staring	2:01,447
20. May	2:01,801
21. Corti	2:02,097
22. Yates	2:02,289
23. Rizmayer	2:03,168
24. Toth	2:04,172

Plätze 1–20: qualifiziert für Superpole 1

Superpole (2 Läufe) min

1. Giugliano	1:57,033
2. Baz	1:57,281
3. Sykes	1:57,468
4. Davies	1:57,562
5. Guintoli	1:57,833
6. Haslam	1:58,005
7. Rea	1:58,190
8. Melandri	1:58,355
9. Laverty	1:58,379
10. Elias	1:58,583
11. Lowes	1:58,919
12. Salom	1:59,015
13. Barrier	1:59,918
14. Canepa	1:59,492
15. Andreozzi	1:59,601
16. Cudlin	2:00,439
17. Staring	2:00,638
18. Guarnoni	2:00,817
19. May	2:01,860
20. Morais	ohne Zeit

WM-Stand Fahrer

1. Guintoli	416
2. Sykes	410
3. Rea	334
4. Melandri	333
5. Baz	311
6. Davies	215
7. Haslam	187
8. Giugliano	181
9. Elias	171
10. Laverty	161

WM-Stand Hersteller

1. Aprilia	468
2. Kawasaki	431
3. Honda	350
4. Ducati	291
5. Suzuki	234
6. BMW	81
7. MV Agusta	34
8. EBR	2



Ducati-Pole zum Ausklang: Davide Giugliano mit James Toseland

SUPERSPORT-WM / Resultate

Doha (Katar): 2. Nov.; 11. Lauf; 80,700 km über 15 Rdn. à 5,380 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, 25 Grad; Asphalt: 28 Grad
1. Michael van der Mark (NL/Honda) in 30:42,722 min (=157,658 km/h); 2. Raththapark Wilairot (T/Honda) +3,570 sec; 3. Jules Cluzel (F/MV Agusta) +5,124; 4. Lucas Mahias (F/Yamaha) +5,476; 5. Kevin Coghlan (GB/Yamaha) +5,578; 6. Roberto Rolfo (I/Kawasaki) +8,275; 7. Lorenzo Zanetti (I/Honda) +8,965; 8. Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) +12,367; 9. Roberto Tamburini (I/Kawasaki) +22,923; 10. Massimo Roccoli (I/MV Agusta) +23,081; 11. Florian Marino (F/Kawasaki); 12. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki); 13. Raffaele De Rosa (I/Honda); 14. Christian Gamarino (I/Kawasaki); 15. Matthew Law (GB/Kawasaki); Schnellste Runde: Cluzel in 2:01,999 min (=158,755 km/h).

WM-Endstand (nach 13 Läufen): 1. van der Mark, 230 Punkte; 2. Cluzel 148; 3. Marino 125; 4. Zanetti 112; 5. Coghlan 109; 6. Jacobsen 99; 7. Rolfo 97; 8. Sofuoglu 94; 9. Wilairot 70; 10. De Rosa 70; - ferner: 16. Wahr 26; 21. Schmitter 14.

Höhepunkte der Rennen

1. Lauf:

Start: Pole-Sitter Giugliano kommt nicht gut weg, Sykes biegt als Erster ein.

1. Runde: Sykes vor Rea, Guintoli, Baz und Giugliano. Rea attackiert Sykes in der Zielkurve und ist Erster.

2. Runde: Viel Windschatten: Baz sticht am Ende der Geraden als Erster rein.

3. Runde: Cudlin rutscht in die Asphalt-Auslaufzone.

5. Runde: Guintoli geht locker bei Start/Ziel an Sykes vorbei!

6. Runde: Giugliano und Davies beinahe mit einer Berührung in Kurve 1.

8. Runde: 1,2 sec zwischen Guintoli/Sykes; Elias ist 8. vor Haslam und Laverty.

9. Runde: Guintoli holt P2 am Ende der Zielgeraden von Rea - es läuft für ihn.

11. Runde: Melandri auch an Davies bei Start/Ziel vorbei - Sykes (4.) wacht auf, er kommt Rea (3.) näher.

13. Runde: Melandri attackiert Sykes in der Spitzkehre, beide weit draussen, Sykes nur noch 5.

14. Runde: Guintoli holt P1 auf der Geraden. Er führt somit in der WM!

15. Runde: Sykes-Revanche (4.) gegen Melandri.

16. Runde: Sykes schnappt Rea auf der Zielgeraden, ist 3. Elias 6. vor Melandri.

17. Runde: Baz ignoriert die Stallorder, holt P2 vor Sykes.

2. Lauf:

Start: Pole-Sitter Giugliano verliert wieder. Sykes führt!

1. Runde: Rea zischt auf der Zielgeraden an Sykes vorbei auf P1.

3. Runde: Guintoli packt Giugliano auf der Geraden - ist nun direkt hinter Sykes 3. Laverty stürzt.

4. Runde: Guintoli mit Mühe in der Bremszone vor Turn 1 vor Sykes. Jetzt wäre «Guinters» Weltmeister.

5. Runde: Guintoli holt gegen Rea auf der Geraden die Führung! Baz von P20 auf 8.

6. Runde: Yates und Barrier im Kies. Sykes jagt Rea.

8. Runde: Sykes (2.) kommt an Rea vor Turn 1 vorbei. Auf Guintoli fehlen 1,5 sec. Guintoli kontert sofort mit einem Rekord in 1:57,9!

10. Runde: Guintoli schon 2,2 sec. vor Sykes.

13. Runde: Sykes wehrt sich gegen Rea, aber es ist zu wenig.

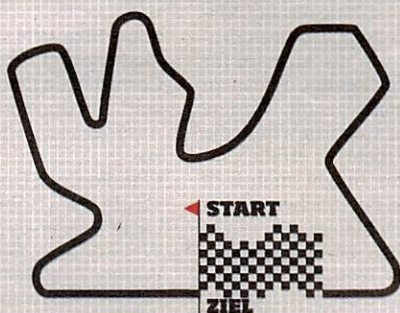
14. Runde: Sykes fährt nur noch 1:59. Mehr als 3 sec. fehlen.

15. Runde: Rea schnappt sich von Sykes P2.

17. Runde: Guintoli gewinnt und holt den Titel. Sykes wird Dritter. ♦ JO

STRECKE

Doha



CEV Portimão

Raffin am Ziel



Jesko Raffin (18, Kalex): Spanischer Moto2-Meister 2014

Jesko Raffin sicherte sich den CEV-Moto2-Meistertitel beim vorletzten Saisonrennen in Algarve.

Zwei Runden vor Ende des zweiten Moto2-Rennens stand der CEV-Meistertitel für den Schweizer Jesko Raffin (18) fest. Der nächstjährige WM-Pilot (SAG-Team, Kalex) lag zwar vorerst nur auf dem 7. Rang, aber ein Zusammenprall in der Spitzengruppe riss seinen letzten Kontrahenten Florian Alt (2015 bei Ioda in der Moto2-WM) unverschuldet aus dem Rennen. Damit wuchs der Vorsprung Raffins, der das Rennen auf Platz 6 beendete, vor dem

Finale in Valencia auf uneinholbare 30 Punkte an. Dabei hatte Alt das erste Rennen gewonnen und bis auf 20 Punkte zu Raffin aufgeholt.

«Tut mir leid für Florian»

«Portimão war das schwierigste Weekend dieser Saison für mich», gab Raffin zu. «Ich befürchtete, dass mein Vorsprung im zweiten Rennen weiter schmilzt. Aber dann kam dieser Zwischenfall. Es tut mir leid für Florian, und es ist kein Highlight für mich, den Titel auf diese Weise geholt zu haben. Viel lieber hätte ich ihn mir mit einem packenden Showdown in Valencia gesichert.» ◆ ML

SPANISCHE MEISTERSCHAFT (CEV) ALGARVE / Resultate

Moto2, 1. Lauf: 1. Florian Alt (D), Kalex; 2. Xavi Vierge (E), Tech3; 3. Edgar Pons (E), Kalex; 5. Jesko Raffin (CH), Kalex; 6. Lukas Trautmann (A), AJR; 8. Bastien Chesaux (CH), Suter; – 2. Lauf: 1. Pons; 2. Seven Odendaal (RSA), Speed-up; 3. Alain Techer (F), Tech3; – 6. Raffin; 7. Chesaux; 8. Trautmann; – **Stand (nach 9 von 10 Rennen):** 1. Raffin, 161 Punkte; 2. Alt 131; 3. Pons 126; 4. Vierge 100; **Moto3:** 1. Fabio Quartararo (F), Honda; 2. Nicolo Bulaga (I), KTM; 3. Marcos Ramirez (E), Honda; 4. Rémy Gardner (AUS), KTM; – 22. Christian Beinlich (D), FTR-Honda. **Stand (nach 9 von 11 Rennen):** 1. Quartararo, 215 Punkte; 2. Navarro 138. 3. Ono 116; 4. Migno 92; 5. Ramirez 87; 6. Rodrigo 81. – 24. Enderlein 8; 29. Kappler 1.

IDM Superbike

Forés in Wartehaltung

Bleibt Meister Xavi Forés in der IDM Superbike? 3C-Racing-Team-Boss Karsten Jerschke hat dem Spanier und auch den Ducati-1199-Panigale-Kollegen Max Neukirchner und Lorenzo Lanzi zwar grünes Licht attestiert, doch eine Bestätigung steht noch aus, weil der Segen vom Ducati-Headquarter aus Italien fehlt. Jerschke hat für 2015 eine Kombination von IDM- und WM-Wildcard-Einsätzen auf dem Plan. Sollten auf Wunsch von Ducati keine WM-Rennen gefahren werden, weil dort auf Grund des neuen Reglements auch das Althea-Werksteam wieder erstarben kann, wäre das für Forés ein Grund, das 3C-Team zu verlas-

sen. Der Meister will unbedingt in die WM aufsteigen. Markenbotschafter Neukirchner wiederum wäre froh, seine sportliche Zukunft überhaupt gesichert zu wissen. Bei der Motorradmesse EICMA diese Woche in Italien hofft Jerschke auf eine Entscheidung. ◆ AWI



WM im Blickpunkt: Xavi Forés

NACHRICHTEN

Wilbers buhlt um Matej Smrz

IDM Superbike Die Ehe zwischen Yamaha Deutschland und dem oft gestürzten Tschechen Matej Smrz ist gescheitert. Das zumindest glaubt BMW-Teamchef Benny Wilbers, der in engem Kontakt mit dem IDM-Achten steht. «Ich bin sehr interessiert daran, dass er jetzt zu uns kommt.» 2015 wird das Wilbers-Team nicht mehr mit der HP4, sondern mit der neuen S 1000 RR antreten, jedoch weiterhin als Entwicklungs-Team und mit dem elektronischen Fahrwerk des bayrischen Herstellers. Wilbers hat auch Max Neukirchner und Erwan Nigon auf dem Kandidatenzettel für 2015. Fix ist bisher nur Lucy Glöckner für die Superstock-1000-Klasse.

Trautmann fährt in spanische Top 10.

Yamaha-Cup Der Österreicher Lukas Trautmann gewann 2014 alle Saisonrennen. Der 18-Jährige tauchte auch als Gastfahrer in der IDM Supersport auf und räumte auf Anhieb Podiumsplätze ab. Nun ersetzt der Rekordsieger nach der Premiere am vergangenen Wochenende bis zum Saisonende den am Arm verletzten Jan Bühn in der Spanischen Moto2-Meisterschaft. Seinen Einstieg auf dessen AJR-Maschine meisterte er mit den Plätzen 6 und 8 hervorragend. ◆ AWI

KOMPAKT

»» **IDM Superbike** Markus Reiterberger geht unter die Speedway-Fahrer und kauft für sein Krafttraining ein Motorrad von GP-Sieger Martin Smolinski. Reiti ist bereits Besitzer eines Langbahn-Oldtimers.

»» **Moriwaki Cup** Patrik Pulkkinen (13) gewann den Titel im European Moriwaki 250 Junior Cup vor Filip Salac (CZ). Dritter wurde der Schweizer Jarno Kausch vor Philipp Freitag (D) und Marcel Brenner (CH).

»» **CEV Moto3** Weil das Bike von Jorge Navarro nicht rechtzeitig vom GP Malaysia zurückkam, musste der CEV-Zweite für die Rennen in Portimão passen. Damit wurde Fabio Quartararo ohne Gegenwehr erneut Moto3-Champion. ◆ AWI/ML

Freestyle-MX-WM Shenzhen

Libor Podmol ist zurück

Von OLIVER FRANKE

In der chinesischen Metro-pole Shenzhen gewannen Libor Podmol und David Rinaldo Wettbewerbe und die meisten WM-Punkte.

Outdoor starteten die Freestyler vier Wochen nach ihrem Auftritt in der Köln-Arena bei 30 Grad im Schatten in der 10-Millionen-Stadt Shenzhen. Am Samstag musste sich WM-Leader Maikel Melero im Finale dem Tschechen Libor Podmol geschlagen geben. Podmol kämpfte sich mit diesem Sieg zurück ins Duell um die WM-Plätze, zumal er sich am Sonntag trotz widriger Bedingungen in der Qualifikation in die Endrunde retten konnte und hinter Ta-

gessieger David Rinaldo Zweiter wurde.

Hannes Ackermann schaffte es am zweiten Tag in die Endrunde und wurde Fünfter. Sein «kleiner» Bruder Luc verfehlte am Sonntag sein erstes Finale nur knapp in der Qualifikation, sieben Punkte hinter Hannes.

Best Whip an Luc Ackermann

Der 16-Jährige gewann dafür den Best Whip Contest vor Remi Bizouard! Der Spanier Melero schaffte am Sonntag das Finale nicht, weil er in der Quali beim siebten Sprung stürzte. Dennoch ist Melero vor dem nächsten Contest in Sofia weiter WM-Spitzenreiter; sein Vorsprung auf den Tschechen Podmol ist jedoch auf sechs Punkte geschrumpft. ◆



D. Rinaldo

FREESTYLE-MOTOCROSS-WM / Resultate

Shenzhen (RC): 1./2. November 2014, 14. und 15. WM-Wettbewerb
Qualifikation 1. Tag: 1. Rob Adelberg (AUS), Yamaha, 345 Punkte; 2. Maikel Melero (E), KTM, 340; 3. Libor Podmol (CZ), Yamaha, 337; 4. David Rinaldo (F), Yamaha, 335; 5. Petr Pilat (CZ), KTM, 331; 6. Remi Bizouard (F), Kawasaki, 330; – ferner: 8. Hannes Ackermann (D), KTM, 296; 10. Luc Ackermann (D), Husqvarna, 262.
Finale: 1. Podmol, 397 Punkte; 2. Rinaldo 390; 3. Adelberg 386; 4. Melero 383; 5. Pilat 382; 6. Bizouard 366.
Qualifikation 2. Tag: 1. David Rinaldo (F), Yamaha, 345 Punkte; 2. Rob Adelberg (AUS), Yamaha, 341; 3. Remi Bizouard (F), Kawasaki, 333; 4. Libor Podmol (CZ), Yamaha, 324; 5. Brice Izzo (F), Yamaha, 312; 6. Hannes Ackermann (D), KTM, 296; 7. Luc Ackermann (D), Husqvarna; 8. Jose Miralles (E), KTM, 284; 9. Massimo Bianconcini (I), KTM, 264.
Finale: 1. Rinaldo, 398 Punkte; 2. Podmol, 382; 3. Adelberg 373; 4. H. Ackermann 345; 5. Izzo 336.
WM-Stand (nach 15 von 19 Wettbewerben): 1. Melero, 120 Punkte; 2. Podmol 114; 3. Bizouard 104; 4. Adelberg 103; 5. D. Torres (E), KTM, 80; – ferner: 9. H. Ackermann 39.
Nächster Wettbewerb: 15.11.2014, Sofia/BG [Internet: www.nightofthejumps.com](http://www.nightofthejumps.com)

NACHRICHTEN

Jeffrey Herlings bis 2017 bei KTM

Motocross-WM Jeffrey Herlings, seit 2009 KTM-Werksfahrer und im Alter von 15 Jahren bisher jüngster MX2-GP-Sieger, hat seinen Vertrag bis 2017 verlängert. Der Niederländer wurde 2012 und 2013 MX2-Weltmeister und musste sich 2014 wegen einer Verletzung dem KTM-Teamkollegen Jordi Tixier geschlagen geben.

Rodriguez gewinnt Atacama-Rallye

Cross-Country-Rallye Der Spanier Marc Coma, seit Mitte Oktober zweifacher Cross-Country-Rallye-Weltmeister,

war grosser Favorit auf den Gewinn der nicht zur WM zählenden Atacama-Rallye in Chile, doch KTM-Kollege Claudio Rodriguez sicherte sich mit dem Gewinn der 5. Etappe den Gesamtsieg vor Coma und dem zweiten Chilenen Cristian Naser.

Guggemos auf dem Weg der Besserung

Bahnsport Der beim DM-Finale in Werl schwer verunfallte Gespannpilot Waldemar Guggemos konnte von der Intensiv- auf die Normalstation in Meppen verlegt werden. Trotz Halswirbelstauchungen geht der Genesungsprozess gut voran. Dauerschäden kann man ausschliessen. ◆ PV/TS

Saisonstatistik 2014

Alle Positionen auf einen Blick

MXGP / Saisonstatistik 2014

Fahrer	Team-Motorrad	Punkte	Rang (1./2. Lauf)	Rang (1./2. Lauf)															
				Losail (QA)	Si Racha (THA)	Beto Carrero (BR)	Arco di Trento (I)	Sevlievo (BG)	Valkenswaard (NL)	Palavera de la Reina (E)	Matterley Basin (GB)	St. Jean d'Angély (F)	Maggiora (I)	Teutschenthal (D)	Uddevalla (S)	Hyvinkää (FIN)	Loket (CZ)	Lommel (B)	Trinidad (BR)
1 Toni Cairoli (I)	Red Bull KTM Factory Racing	747	2/3	1/1	1/1	6/4	2/1	3/1	6/2	1/2	2/3	1/1	5/4	1/1	1/1	3/2	1/1	5/3	3/2
2 Jeremy Van Horebeek (B)	Yamaha Factory Racing	628	5/5	3/3	2/4	3/2	4/2	2/3	2/4	3/3	3/2	2/2	4/3	3/2	2/10	2/1	7/9	13/0	5/5
3 Kevin Strijbos (B)	Rockstar Energy Suzuki	572	7/8	5/14	13/6	5/3	3/5	6/2	4/3	5/7	4/13	4/3	7/2	2/4	5/4	1/3	5/8	3/9	2/3
4 Clément Desalle (B)	Rockstar Energy Suzuki	484	9/6	2/2	3/3	2/1	5/3	4/4	1/1	4/1	1/1	7/4	2/1	4/-	-/-	7/0	-/-	-/-	-/-
5 Steven Frossard (F)	Monster Energy Kawasaki	419	4/2	12/23	14/9	-/0	9/21	10/6	3/5	2/25	6/4	3/24	3/24	5/9	3/2	11/5	13/6	2/7	7/8
6 Max Nagl (D)	Team HRC Honda	400	1/4	6/4	4/5	4/5	10/10	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	1/7	9/3	4/7	4/17	6/20	1/1	1/4
7 Shaun Simpson (GB)	HM Plant KTM UK	397	11/21	7/11	15/8	12/6	12/7	16/8	10/13	9/6	8/10	8/6	6/5	7/10	12/3	5/8	3/3	19/6	6/22
8 Gautier Paulin (F)	Monster Energy Kawasaki	358	3/1	4/9	6/2	1/-	1/4	1/0	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	6/6	2/4	4/2	4/1
9 Davide Guarneri (I)	TM Ricci Racing	297	12/23	8/8	16/16	9/11	15/19	12/0	12/14	14/12	10/9	10/8	12/10	12/6	18/13	21/7	17/12	12/5	8/7
10 David Philippaerts (I)	DP 19 Racing Yamaha	275	13/12	24/25	9/14	11/18	11/12	14/14	11/7	11/11	15/24	9/5	11/6	10/7	9/9	-/-	-/-	8/10	13/12
11 Rui Gonçalves (P)	Bike It Yamaha Cosworth	266	17/17	15/7	10/7	18/13	13/9	21/13	15/8	24/13	12/7	24/11	14/8	21/11	13/6	19/12	15/11	9/16	11/9
12 Tommy Searle (GB)	Team CLS Kawasaki Monster	256	6/5	23/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	6/5	17/6	6/9	8/8	6/5	6/17	18/9	-/-	7/4	9/6
13 Matiss Karro (LV)	Wilvo Forkrent KTM	239	22/15	26/13	20/8	13/14	14/17	18/10	14/23	16/8	11/8	15/25	17/16	19/8	10/11	12/10	11/21	11/11	10/10
14 Evgeny Bobryshev (RUS)	Team HRC Honda	184	8/9	11/5	5/22	7/28	7/23	5/18	5/15	-/-	5/5	5/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
15 Xavier Boog (F)	24MX Honda Racing	159	21/13	9/10	12/12	10/10	6/11	-/9	7/9	12/19	7/23	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
16 Joël Roelants (B)	J-Race Racing Team Honda	158	10/10	14/12	8/11	8/19	23/14	8/5	9/11	13/10	16/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
17 Tyla Ratray (ZA)	Red Bull Ice One Husqvarna	149	-/-	-/-	-/-	16/0	8/6	7/7	8/10	8/4	-/-	12/-	-/-	-/-	-/-	-/-	8/10	-/-	-/-
18 Tanel Leok (EST)	TM Ricci Racing	146	15/14	13/18	19/17	28/15	18/13	11/11	23/14	10/-	18/14	14/13	-/-	17/-	16/15	10/11	23/19	-/-	-/-
19 Milko Potisek (F)	Team 2B Yamaha	145	-/-	-/-	-/-	21/12	-/-	19/0	17/12	-/-	14/21	26/14	10/12	11/22	14/0	8/14	10/14	10/8	12/11
20 Ken De Dycker (B)	Red Bull KTM Factory Racing	131	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	23/0	19/21	25/15	22/17	27/7	13/11	8/12	15/8	15/23	4/2	-/-	-/-
21 Dennis Ulrich (D)	KTM Sarholz Racing	126	-/-	-/-	-/-	19/29	19/18	0/17	16/17	15/14	9/12	11/12	18/9	16/14	-/-	16/3	18/22	-/-	-/-
22 Jake Nicholls (GB)	Wilvo Forkrent KTM	125	16/16	25/15	11/15	15/9	17/15	17/16	13/6	7/9	20/25	28/-	26/15	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
23 Todd Waters (AUS)	Red Bull Ice One Husqvarna	107	14/11	10/6	7/10	14/7	16/8	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
24 Dean Ferris (AUS)	Red Bull Ice One Husqvarna	101	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	13/23	7/5	9/15	9/7	6/17	-/-
25 Nathan Watson (GB)	Red Bull Ice One Husqvarna	62	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	17/18	-/-	-/-	16/24	14/13	11/12	13/13	-/-	-/-	-/-
26 Filip Bengtsson (S)	KTM	57	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	15/12	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	18/15	8/14	-/-	16/13	-/-	-/-
27 Valentin Teillet (F)	Monster Energy Kawasaki	46	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	18/22	-/-	13/11	16/17	9/17	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
28 Marc De Reuver (NL)	Honda	40	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	9/19	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	10/5	-/-	-/-
29 Klemen Gercar (SLO)	Honda Jtech	37	19/19	18/19	23/29	24/20	21/16	25/0	21/18	22/20	23/18	20/18	20/25	25/18	20/21	25/20	20/17	-/-	-/-
30 Gregory Aranda (F)	Sturm Racing Team Kawasaki	32	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	18/10	15/14	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-

Insgesamt 69 MXGP-Fahrer erzielten WM-Punkte

-/- nicht gestartet

MX2 / Saisonstatistik 2014

Fahrer	Team-Motorrad	Punkte	Rang (1./2. Lauf)	Rang (1./2. Lauf)															
				Losail (QA)	Si Racha (THA)	Beto Carrero (BR)	Arco di Trento (I)	Sevlievo (BG)	Valkenswaard (NL)	Palavera de la Reina (E)	Matterley Basin (GB)	St. Jean d'Angély (F)	Maggiora (I)	Teutschenthal (D)	Uddevalla (S)	Hyvinkää (FIN)	Loket (CZ)	Lommel (B)	Trinidad (BR)
1 Jordi Tixier (F)	Red Bull KTM Factory Racing	616	7/7	5/6	12/12	6/6	3/3	4/9	4/9	2/5	4/3	3/3	4/3	2/4	2/4	1/4	3/1	5/4	1/3
2 Jeffrey Herlings (NL)	Red Bull KTM Factory Racing	612	2/1	1/1	1/1	1/2	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	-/-	-/-	-/-	14/10
3 Romain Febvre (F)	Wilvo Nestaan Husqvarna F.	570	5/4	9/3	3/11	7/5	5/5	5/4	5/4	8/4	5/4	6/6	5/6	3/11	5/9	2/6	4/4	1/3	2/7
4 Dylan Ferrandis (F)	Team CLS Kawasaki Monster	533	1/6	4/5	2/10	10/31	4/4	3/3	3/3	7/12	6/6	7/11	3/12	12/3	12/2	21/2	2/3	2/2	3/19
5 Tim Gajser (SLO)	Honda Gariboldi	528	8/10	12/22	11/3	3/11	6/8	17/2	17/2	4/3	11/5	4/5	2/2	2/6	3/3	4/9	8/6	7/1	5/1
6 Arnaud Tonus (CH)	Team CLS Kawasaki Monster	455	10/2	3/9	1/2	2/3	2/2	2/5	2/5	5/2	2/2	2/4	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	3/8	4/6
7 Valentin Guillod (CH)	Standing Construct KTM	449	9/14	11/29	7/5	4/4	18/12	25/7	25/7	6/16	3/9	17/7	6/4	5/5	9/7	3/3	9/8	4/6	6/2
8 Alexander Tonkov (RUS)	Wilvo Nestaan Husqvarna F.	397	6/5	7/8	6/7	14/8	10/9	10/25	10/25	9/6	8/15	5/13	30/5	11/4	6/12	8/7	7/7	9/12	8/-
9 José Antonio Butrón (E)	KTM Silver Action	359	4/8	13/10	9/9	9/7	17/20	8/6	8/6	7/10	7/10	16/12	8/9	8/7	13/5	5/5	28/5	-/13	10/18
10 Jeremy Seewer (CH)	Rockstar Energy Suzuki Eur.	352	14/18	19/12	10/6	5/9	9/10	16/13	16/13	13/9	9/7	10/8	12/11	10/9	8/11	6/11	10/13	10/5	9/9
11 Julien Lieber (B)	Standing Construct KTM	292	18/13	14/23	13/15	32/12	11/18	6/11	6/11	16/13	13/23	13/9	7/7	6/13	7/8	9/10	-/-	6/11	7/4
12 Max Anstie (GB)	Bike It Yamaha Cosworth	283	24/17	6/2	4/4	36/33	13/15	20/14	20/14	3/23	7/13	8/27	28/8	9/28	28/-	14/8	1/2	12/9	21/20
13 Glenn Coldenhoff (NL)	Rockstar Energy Suzuki Eur.	248	3/12	2/4	5/1	8/1	7/7	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	6/10	11/10	12/5
14 Petar Petrov (BG)	Kemea-Reytec-Yamaha	239	16/11	18/28	8/26	35/10	8/6	9/10	9/10	18/14	10/8	9/11	9/15	13/13	15/6	-/-	11/9	-/-	-/-
15 Christophe Charlier (F)	Yamaha Factory Racing	220	12/9	10/26	15/-	-/-	-/-	12/8	12/8	20/3	-/-	-/-	10/10	7/8	4/10	7/1	17/25	8/7	17/8
16 Mel Pocock (GB)	Monster Energy Yamaha	143	13/19	15/14	15/13	23/12	27/27	14/19	14/19	14/21	15/12	14/30	11/13	16/24	16/17	15/13	14/15	-/-	-/-
17 Thomas Covington (USA)	Team CLS Kawasaki Monster	138	26/3	16/13	17/24	27/19	16/14	23/15	23/15	17/11	12/11	27/21	-/-	20/20	30/22	28/-	16/18	15/14	15/12
18 Harri Kullas (FIN)	Sakhar Racing KTM	127	-/-	-/-	-/-	15/14	14/13	15/17	15/17	11/17	-/-	12/15	15/20	17/14	11/14	17/17	12/11	-/-	-/-
19 Maxime Desprey (F)	Monster Energy Yamaha	98	15/15	29/11	27/27	11/13	19/26	19/16	19/16	22/18	24/16	11/14	23/24	18/21	20/19	11/14	27/21	-/-	-/-
20 Damon Graulus (B)	Standing Construct KTM	94	-/-	-/-	-/-	18/16	25/20	7/22	7/22	11/8	14/28	18/10	32/16	15/17	19/25	-/-	-/-	-/-	-/-
21 Ivo Monticelli (I)	Marchetti Racing Team KTM	94	-/-	-/-	-/-	33/20	12/11	13/12	13/12	12/10	31/27	-/24	-/-	19/22	17/15	16/16	19/29	-/-	-/-
22 Luke Styke (AUS)	Kemea Yamaha Racing Team	80	25/-	26/24	14/14	13/15	15/16	11/21	11/21	15/15	-/-	-/-	13/19	24/19	29/-	-/-	-/-	-/-	-/-
23 Roberts Justs (LV)	Latvia Husqvarna Racing	78	17/22	21/15	16/16	16/29	26/17	18/24	18/24	21/17	26/14	11/-	31/18	21/30	18/24	27/12	13/14	-/-	19/27
24 Pauls Jonass (LV)	Marchetti Racing Team KTM	77	-/-	-/-	-/-	12/32	29/19	-/-	-/-	17/29	-/-	28/16	29/22	30/12	14/13	10/18	5/12	-/-	-/-
25 Vsevolod Brylakov (RUS)	Honda Jtech	73	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	26/21	10/7	-/-	16/19	15/29	14/14	14/10	30/25	12/15	29/19	-/-	-/-
26 Kei Yamamoto (J)	Honda Gariboldi	57	22/20	20/27	18/19	22/23	23/21	22/20	22/20	23/19	18/17	-/-	-/-	23/18	26/-	18/20	26/24	14/15	11/11
27 Alessandro Lupino (I)	Team CLS Kawasaki Monster	55	11/16	8/7	26/8	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
28 Magne Klingsheim (N)	Bike It Yamaha Cosworth	30	19/21	17/16	20/18	21/21	22/22	21/18	21/18	24/20	29/24	22/25	16/31	29/16	27/-	26/26	-/-	-/-	-/-
29 Anton Lundgren (S)	Bike It Yamaha Cosworth	29	20/24	22/17	26/22	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	22/22	-/-	17/17	13/13
30 Brian Bogers (NL)	HSF Logistics Team KTM	23	-/-	-/-	-/-	19/17	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	21/18	-/-	19/21	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-

Insgesamt 54 MX2-Fahrer erzielten WM-Punkte

-/- nicht gestartet

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



S8 4.0 TFSI quattro Tipt/382 KW (520 PS), 6/2013, Garantie 6/2018, 22000 km, neuw.!, *ABSOLUTESE SUPER-AUSSTG. + VOLL-LEDER AUDI DESIGN SELECTION*, 67.000 + MwSt = 79.750 (UPE. d. Herst. 134.855). Automobile Andrea Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheid, 02351/12893 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23371



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

www.mariani.de



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



S8 4.0 TFSI quattro Tipt/382 KW (520 PS), 3/2013, Garantie 3/2018, 29000 km, neuw.!, *ABSOLUTESE SUPER-AUSSTG. + KERAMIK-BREMSEN*, 67.000 + MwSt = 79.750 (UPE. d. Herst. 143.880). Automobile Andrea Arens, Stettiner Strasse 21, 58515 Lüdenscheid, Tel. 02351/12893 (seit 1995) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23374

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420 H



S5 Coupé *V8* 4.2 FSI quattro 6-GANG, 260 KW (354 PS), Mod. 2010, 42700 km, 1.Hd.+neuw.!!!, *ABSOLUTE SUPER-AUSSTG.*., 33.980,- (UPE. d. Herst. 74.300,-) Automobile Andrea Arens, Stettiner Str. 21, 58515 Lüdenscheid, Tel. 02351/12893 (seit 1995) H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23374

Bentley

Bentley Continental GT Speed, 460 kW (625 PS) Benzin, 3 Türen, Automatic, Lackierung: Granite Metallic. Erstzulassung: 01.08.2012, Gesamtfahrleistung: 24960 km. LM-Felgen 21" mit Reifen 275/35 21, Carbon-Ceramic Bremsanlage, Sitzbelüftung und Massagefunktion, Naim of Bentley Premium Audio-System mit 1100 Watt, Bestickung der Sitze mit Bentley-Logo, Mulliner Bentley Carbon-Kit. 149.900,- € (inkl. MwSt). Autohaus Schröder Senne GmbH & Co. Team KG, Industriestraße 6, 33689 Bielefeld, Telefon: 05205/10068-0, info-audi@schroeder-teams.de H

BMW

www.schaefer-automobile.de H

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

www.mariani.de



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



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

bmw-gebrauchtwagen.biz 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



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

BMW Alpina

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420 H

Cobra

www.cobra-cn.de ... simply the best H

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

Daihatsu

www.daihatsuservice.de H

Ferrari

Gebrauchteile für 328/348/355/360/360 CH/550. www.ub-unfallwagen.de H

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

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420 H

Jaguar

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420 H

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

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

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

Lexus



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

McLaren

www.mclarenf1.de H

Mercedes

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

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

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abe

Mercedes



Vans - sportlich - einzigartig, Viano 3.0 CDI - HARTMANN VP Stream "S", EZ 06/2013, 25000 km, komplette Aerodynamik, MOV'IT Sportbremse, Dynamikfahrwerk, Sportauspuff, Sportlenkrad, Echtcarbon Zierleisten, Leistungssteigerung, u.v.m. (alles eingetragen), Command Navi mit Rückf.Kamera, Standhgz., 2x Klimaautomatik, Komplettleder schwarz, 2x Schiebetür, Panoramadach, 2 Radsätze (19" Winter u. 20" Sommer) u.v.m. 69.900,- € (MwSt. ausweisbar - Nettopreis: 58.740,- €) VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23295

Ankauf aller Mercedes
 Tel./Fax 0208/32420 H

www.autoteileluecke.eu, Dichtungen usw. H

Mercedes



Vans - sportlich - einzigartig, Sprinter 319 CDI, HARTMANN SP6 Conference (kompaktes Büromobil), Facelift auf Mod. 2014, EZ 09/2010, ca. 15000 km, 140 kW/190 PS, Aerodynamik SP6, 20" Alu-Radsatz mit Edelstahlhülle, Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hochwertigste Leder u. Alcantara Ausstattung, 4 Einzelsitze, Klappstisch, Aktenschränke (Markassa-Echtholz-Furnier), Schall- u. Wärmeisolierung, Kompressor-Kühlbox, Nespresso, Standheizung, Klima, u.v.m. 79.900,- € (MwSt. awb.)
 VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23295

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
 Fax 0711/182 - 2550

Bestellservice* und Abo-Service
 motorsportaktuell@dpv.de

*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell
 Chiffre Nr. ...
 70162 Stuttgart

www.mariani.de



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

www.mariani.de



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

Opel



Mokka 1.7 CDTI 4x4 Innovation, EZ 04/2014, 1300 km, 96 kW, Leder, Navi, Xenon, SD, SHZ, 28.480,- € (MwSt. awb.)
 Auto Hans Steingraber GmbH & Co.KG, Robert-Bosch-Str. 1, 83607 Holzkirchen, Tel. 08024-9066-0, www.steingraber.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23274

Porsche

NIEDERHOF KOHLEFASERTECHNIK
 www.Niederhof.com

Ankauf aller Porsche
 Tel./Fax 0208/32420 H

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



Panamera Diesel 20", PCC, PASM, EZ 10/13, 12404 km, 184 kW, schw., Navi, Klima, Xen., SD, SHZ, AHK, 77.200,- € (MwSt. awb.)
 Gottfried Schultz Sportwagen GmbH & Co. KG, Altendorfer Str. 52, 45143 Essen, Tel. 0201/634000, www.porsche-essen.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23268

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

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



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

RCB



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

Renntransporter



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

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



Magnum, EZ 10/1996, 200000 km, 305 kW (415 PS), weiß, Klima, 60.000,- €
 Bertram Schäfer Racing GmbH, Bitburger Straße 92, 54634 Bitburg-Mötsch, Tel. 0171/2102019, bsr-bitburg@t-online.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23380



Rennfahrerhelme - Ihr Lieferant und Importeur

Service & Vertrieb



www.luetticke-motorsport.de H

www.indysport.de H



Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
 www.motorsport-aktuell.com/abo

VW

www.mariani.de



Sportlicher Klang bei Dieselfahrzeugen? Für uns kein Problem! Erhältlich für sämtliche Marken, Modelle und Motorisierungen (siehe Rubrik Audi, BMW, Mercedes), Tel. 05264/8601 H



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

IM RÜCKSPIEGEL

1994
1974

1984
1964

Die November-Highlights

... vor 20 Jahren



Historisch: Kollision Schumacher/Hill (hinten) im F1-Finale 1994

Formel 1 Nachdem das neue Mega-Motorsport-Paket von Mercedes (Formel 1 ab 1995 mit McLaren statt Sauber, IndyCar weiter mit Penske und DTM weiter mit AMG) verkündet worden war, konzentrierte sich Anfang November 1994 alles auf das Titelduell Michael Schumacher gegen Damon Hill. Beim vorletzten WM-Lauf in Suzuka konnte der deutsche Benetton-Pilot vorzeitig erstmals Weltmeister werden – wenn er den Japan-GP gewann und sein britischer Widersacher im Williams höchstens Dritter wurde.

Am Ende hiess es an der Spitze in Suzuka aber: Hill vor Schumacher. Und nur noch ein einziger Punkt Vorsprung für den Deutschen (92:91). Dazu gekommen war es so: Wegen starken Regens und vieler Ausreiter war das Rennen 25 Minuten lang unterbrochen worden. Danach ging es erstmals in der F1-Historie hinter dem Sa-

fety Car weiter. Die Fahrzeiten beider Rennhälften wurden addiert. Auch nach dem Restart führte weiterhin Schumacher vor Hill. Dann der entscheidende Fehler bei Benetton: Nach dem ersten von ihren zwei geplanten Stopps lassen sie Schumacher zu langsame Rundenzeiten fahren. Folge: Williams betankt das Hill-Auto bei dessen späterem Stopp so, dass es bis zum Ziel durchfahren kann. Diese Strategie setzt der Brit trotz des am Schluss gewaltigen Schumi-Drucks und einiger eigener Quersteher auf der weiter nassen Bahn gekonnt um.

Auch das WM-Finale eine Woche später beim Australieng-P GP wurde zur Nervenschlacht der beiden. Am Freitagnachmittag crashte Schumacher auf dem Stadtkurs von Adelaide im Training schwer. Verletzt wurde dabei aber höchstens sein Stolz. Am Sonntag, 13.11.94, ging er hinter Mansell – zum vierten

Mal statt David Coulthard bei Williams Ersatzmann für den tödlich verunglückten Ayrton Senna – ins Abschlussrennen. Schumi übernahm sofort die Spitze, gefolgt von Titelkontrahent Hill (3. Startplatz), den Teamkollege Mansell kurz nach dem Start vorgelassen hatte.

In der 36. der 81 Runden die Entscheidung: Schumacher rutschte untersteuernd rechts raus in eine Wand, kam zurück auf die Piste und schnitt in der folgenden Rechtskurve dem innen reinsteckenden Hill den Weg ab: Kollision! Schumacher war sofort, Hill am Ende der Runde mit kaputtem Auto draussen. Schumacher wurde so erster deutscher – und weltweit umstrittener – F1-Champion.

Rallye-WM P6 reichte Didier Auriol (Toyota) in Grossbritannien zum Titelgewinn, weil WM-Konkurrent Carlos Sainz (Subaru) crashte. Laufsieger: Colin McRae (Subaru).

... vor 40 Jahren



F1-Aussteiger: Denis Hulme, der 1974 in Argentinien noch siegte

Formel 1 Der Stachel der WM-Niederlage sass tief bei Ferrari im November 1974. Clay Regazzoni war im Monat zuvor sang- und klanglos in Watkins Glen beim entscheidenden Abschlussduell gegen den neuen Champion Emerson Fittipaldi (McLaren) untergegangen. Regazzoni war im US-GP wegen unlösbarer Handlingsprobleme nur abgeschlagen Elfter geworden.

Alle Hoffnungen in Modena und Maranello lagen danach auf dem für die Saison 1975 schon fertig entwickelten neuen Modell 312 T mit dem hinter dem Motor quer statt längs angebaute Fünfganggetriebe. Herbstlicher Dauerregen in der Poebene liess aber so manchen Testtag auf Ferraris hauseigener Piste in Fiorano komplett platzen. Was die Hoffungsschimmer, welche vor allem Italiens Boulevard- und Sportpresse mit Gerüchten über sagenhaft gute Rundenzeiten des neuen F1-Ferrari ständig befeuert, nicht trüben konnte.

Dagegen war es bereits recht still geworden um einen prominenten Formel-1-Aussteiger: Denis «Denny» Hulme. Der Weltmeister von 1967 hatte nach dem 1974er-Finallauf (Motorschaden nach nur vier Runden) in Watkins Glen seine GP-Karriere beendet. Der McLaren-Pilot aus Neuseeland war damals 38 Jahre alt. 1974 waren der Sieg in Argentinien und der zweite Platz in Österreich seine letzten Highlights in zehn F1-Jahren. Der «Bär», wie Hulme wegen seiner gemütlichen Art genannt wurde, war achtmal Sieger und einmal Weltmeister geworden.

Eigentlich hatte Denis Hulme schon Ende 1973 den Grand-Prix-Sport aufgeben wollen. Die tödlichen Unfälle von Roger Williamson und François Cevert hatten ihm in jenem Jahr schwer zugesetzt. Als Peter Revson bei Vortests zur Saison 1974 ebenfalls im Cockpit eines F1-Autos sein Leben verlor, musste Hulme all seine Verdrängungsmechanismen gegen die Todesge-

fahr mit eisernem Willen aktivieren. Zweikämpfen ging er fortan aus dem Weg. Seine zusammen mit Jean-Pierre Beltoise (BRM) ausgelöste Massenkollision in der ersten Runde des Monaco-GP blieb für ihn wie für alle sechs beteiligten Kollegen ohne schmerzhaft Folgen. Umso tragischer: In Hulmes letztem F1-Rennen starb auch noch der österreichische GP-Neuling Helmut Koinigg.

Sportwagen-WM Statt des abgesetzten Laufs in Buenos Aires (Argentinien) wurde das 6h-Rennen von Kyalami zum letzten Saisonrennen zur Markenweltmeisterschaft erklärt. Matra, das vorher als Titelgewinner feststand, holte einen weiteren Doppelsieg: 1. Pescarolo/Larrousse, 2. Beltoise/Jarier. Das Porsche-Werksteam fuhr nicht.

Rallye-WM Den vorletzten Saisonlauf gewannen in Grossbritannien Timo Mäkinen und Henry Liddon (Ford Escort). Zweite wurden Stig Blomqvist und Hans Sivan (Saab 96).

des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

... vor 30 Jahren



Testen ja, GP nein für F1-Neuling Zakspeed: Manfred Winkelhock

Formel 1 Riesenschok für F1-Novize Gerhard Berger am 4. November 1984: Bei einem Verkehrsunfall in seiner Heimat Tirol erlitt der 25-jährige Österreicher einen Halswirbelbruch. Ein Geländewagenfahrer hatte Berger in seinem Dienst-BMW 323i die Vorfahrt genommen. Zum grossen Glück des ATS-BMW-Piloten fuhren zwei Notärzte in einem Privatwagen hinter ihm und leisteten professionell erste Hilfe. Zwei Wochen später konnte Berger das Krankenhaus in Innsbruck verlassen – samt Erlaubnis zum leichten Sporttreiben. Seine F1-Zukunft blieb vorerst ungewiss: ATS wollte ihn nach den ersten vier GP, die er 1984 für das Team des deutschen Felgenfabrikanten Günter Schmid gefahren war, behalten. Doch nach BMWs Rückzug von ATS stand die Truppe für 1985 immer noch ohne neuen Motorpartner da.

Auch keine Alternative für Gerhard Berger, obwohl Chas-

sis und Motor vorhanden: Zakspeed. Das neue F1-Team von Erich Zakowski hatte in den letzten Oktobertagen auf dem neuen GP-Kurs des Nürburgrings die ersten Funktionstests mit seiner kompletten Eigenkonstruktion vom Typ 841 absolviert. Am Steuer des Boliden mit dem Zakspeed-Vierzylinder-Turbomotor sass dabei Bergers bisheriger ATS-Teamkollege Manfred Winkelhock. Der Ex-DRM-Pilot von Zakspeed zollte seinen alten Kollegen zwar seine grosse Hochachtung für ihr vom ersten Meter an solide laufendes Grand-Prix-Auto, unterschrieb aber für 1985 beim für ihn vielversprechenderen Rennstall RAM-Hart.

Nach dem Rückzug von Weltmeisterreifenhersteller Michelin lud Konkurrent Good-year sechs seiner 1985er-Kunden zum Testen nach Le Castellet ein: Alfa Romeo, Ferrari, Lotus, McLaren, Renault und Williams. An zwei der drei

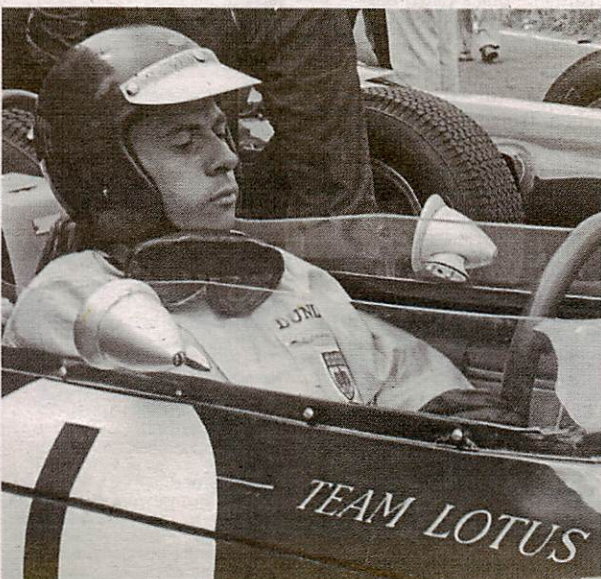
Übungstage regnete es in Südfrankreich. Die Tagesbestzeiten erzielten Arnoux (Ferrari), Prost (McLaren) und Alboreto (Ferrari).

Der bei Alfa kaltgestellte Motorenentwickler Carlo Chiti kündigte und verkündete: Bau eigener F1-Motoren unter dem Namen «Motori Moderni».

IndyCar Das Finalrennen der CART-Serie gewann auf dem Ex-F1-Kurs vor dem «Cesar's Palace Hotel» in Las Vegas Tom Sneva (March). Meister wurde Mario Andretti (Lola) durch P2. **Formel 3** Beim Macao-GP siegte Jon Nielsen (Ralt-VW). Ein Husarenstück des Dänen, der sich im Frühjahr bei einem F3-Unfall in Monaco (Fahrfehler) schwer verletzt hatte.

Rallye-WM Lauf- und Titelgewinn für Stig Blomqvist bei der Rallye Elfenbeinküste. Der schwedische Audi-Pilot schlug Markenkollege Hannu Mikkola (Finnland), der auch in der WM-Wertung Zweiter wurde.

... vor 50 Jahren



Immer aufs Siegen im Formel-1-Lotus konzentriert: Jim Clark

Formel 1 Im November 1964 war für die GP-Fahrer und GP-Teams erst bedingt Winterpause. Denn im Dezember stand noch ein nicht zur Weltmeisterschaft zählendes F1-Rennen in Südafrika auf dem Programm. In den Fabriken von Ferrari, BRM, Lotus und Co. sowie in den Medien beschäftigte viele immer noch die Frage: War Ferrari-Pilot John Surtees verdient Weltmeister geworden?

Nicht zuletzt dank eines Schubers seines Teamkollegen Lorenzo Bandini gegen Graham Hill (BRM) beim Finallauf in Mexiko hatte Surtees den Titel vor seinem britischen Landsmann Hill mit nur einem Punkt Vorsprung gewonnen. Viele hielten allerdings Jim Clark (Lotus) für den «wirklichen» Champion. Denn der entthronte Titelverteidiger aus Schottland war auch 1964 klar der schnellste Fahrer, doch durch zu viele Defekte zu oft ausgeschieden und punktlos geblieben.

Das Magazin «Powerslide», die legendäre Vorgängerzeitschrift von MSA, setzte in ihrer Saisonbewertung der Formel 1 John Surtees hinter Jim Clark, Graham Hill und Dan Gurney (Brabham) gar nur auf den vierten Platz. Begründung: «Vom GP Deutschland an war Surtees maschinell ausgesprochen im Vorteil, vorher hatte er die anderen... (Clark, Hill, Gurney; d. Red.) nie ernsthaft gefährden können. Surtees' Fahrweise ist eigenartig, man hat immer den Eindruck, der Weltmeister müsse sich zwingen, mit den Konkurrenten Schritt zu halten. Er wirkt im Spitzenkampf geradezu verkrampft, und es kommt wohl nicht von ungefähr, wenn er nach dem Rennen vollständig abgekämpft aus dem Wagen steigt (Clark, Hill und Gurney sind jeweils in guter Form!).

Formel 3 Die dritte Monoposto-Stufe unterhalb der Formel 1 war 1964 noch nicht als Europameisterschaft ausgeschrieben.

Laut der inoffiziellen Europawertung des italienischen Fachmagazins «Autosprint» lag am Ende ein Schweizer vorn: Silvio Moser (Brabham). Auf Rang sechs rangierte ein gewisser John Young Stewart (Cooper), der ein paar Jahre später als «Jackie Stewart» dreimal F1-Weltmeister werden sollte.

Sportwagen Die 9 Stunden von Kyalami in Südafrika beendeten als Erste zwei Ferrari-Besatzungen: 1. Piper/Maggs auf 275 LM, 2. Love/De Clerk auf GTO.

Tourenwagen Beim Grossen Strassenpreis von Argentinien für Tourenwagen gab es nach der Distanz von knapp 4800 km einen Mercedes-Dreifachsieg: 1. Böhlinger/Kaiser, 2. Glemser/Braungart und 3. das Frauenteam von Korff-Rosqvist/Falk.

Rallye Die Tour de Corse (Frankreich) gewannen Vinatorio/Masson (Renault R8 Gordini), die RAC-Rallye (Grossbritannien) Trana/Thermaenius (Volvo PV 544).

NACHRUF

Dieter Knüttel



Am Abend des 21. Oktober erlag Dieter Knüttel einer Herzattacke. Der 62-jährige Odenwälder wurde vor allem im Breitensport als Reifenlieferant der Marken Avon und Michelin geschätzt. 2014 sollte für die «Crew Knüttel» ein geschichtsträchtiges Jahr werden. 30 Jahre war Knüttel Alleinimporteur von Avon-Rennreifen in Deutschland und zugleich Dekra- und DMSB-Sachverständiger. Vor rund zehn Jahren nahm Knüttel den Michelin-Rennendienst für Rundstrecke, Berg und Slalom dazu. Erst in jüngster Vergangenheit entstanden zusätzliche Hallenkomplexe im Kreis Bergstrasse. Seit 1968 betätigte sich Dieter Knüttel auf BMW 2002 und VW Golf als aktiver Rennfahrer, vor allem in seinem geliebten Bergrennsport. Der erste grosse Erfolg gelang Knüttel 1988 mit seiner ersten Deutschen Bergmeisterschaft im Ford Sierra Cosworth RS 500 Gruppe A. Zwischen 1996 und 2001 pilotierte er den spektakulären Ford RS 200, mit dem im Jahr 2000 die zweite Bergmeisterschaft sowie zahlreiche Streckenrekorde errungen wurden. ♦ TBU



2000: Knüttel (Ford RS 200 Evo II) wird Berg-DM-Champion

Namen & Nachrichten

M1 nach Japan

»» **László Szabó** Der ungarische GP-Pilot feiert am 4. November seinen 80. Geburtstag. Szabó kam aus ärmlichen Verhältnissen und wurde durch die Förderung im sozialistischen Motorsport der 1950er-Jahre gross. 1962 kämpfte er auf dem Sachsenring mit seiner privaten 125er-MZ gegen die Honda-Werkspiloten Lúigi Taveri und Jim Redman um den Sieg, lag bereits uneinholbar vorn, als 700 Meter vorm Ziel der Drehschieber brach. Diese Fahrt machte ihn für die nächsten zwei Jahre zum MZ-Werksfahrer, bevor sich sein Club mit Rennleiter Walter Kaaden überwarf und Szabó ohne Motorrad blieb. Der Ungar kämpfte sich über Motocross und Strassenrennen wieder bis in die WM hoch und wurde als MZ-Privatfahrer 1967 und

1970 WM-Fünfter bei den 125ern. Szabó musste seine Karriere 1973 nach einem unverschuldeten Verkehrsunfall beenden. Nach anderthalb Jahren im Spital eröffnete er in Budapest eine Autowerkstatt, die er bis heute betreibt.

»» **BMW M1 Procar** Einer der Tourenwagen, die 1979/80 in einer eigenen Rennserie in einer eigenen Rennserie im Formel-1-Vorprogramm starteten, hat einen neuen Besitzer. Der japanische Sammler Masakuni Hosobuchi nahm in München den von der BMW Classic Group und von der BMW M GmbH frisch restaurierten Mittelmotor-Boliden in Empfang und drehte höchst entzückt ein paar Proberunden. Hans-Joachim Stuck und Nelson Piquet hatten damit 1980 P3 beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring erzielt. ♦ IP/MSA



L. Szabó



BMW M1 Procar mit M. Hosobuchi

Automobil-Stars gestern & heute
WAS MACHT EIGENTLICH...?

1994

PAUL
TRACY

2014

Er war der Bad Boy der IndyCar-Szene. Paul Tracy, im Gesicht noch viel runder als zu aktiven Zeiten, hat die US-Szene fast 20 Jahre lang entscheidend mitgeprägt. Seine Fights – auf und neben der Strecke – sind legendär. Wo er auftauchte, roch es nach Ärger. Und nicht selten flogen die Fäuste. Und auch wenn er sich manchmal selber im Weg stand: Tracy war immer identisch. Dafür liebten ihn seine Fans.

Seine Karriere verlief steil, aber gespickt mit Hindernissen. Seine erste IndyCar-Teilnahme 1991 (bei Dale Coyne) hat er sich mit Papas Geld für 100 000 Dollar erkaufte. Er glaubte, dass er so viel Preisgeld gewinnen würde, dass er damit beim nächsten Rennen wieder fahren könnte. Doch der Plan ging schief. Tracy schied aus. Die Karriere schien am Ende, bevor sie richtig angefangen hatte. «Ich war am Boden zerstört», erinnert sich der heute 45-jährige Kanadier. «Dann sagte mir ein Typ von Penske, ich solle mich bei Roger melden. Ich dachte, ich sei im falschen Film.» Doch der Kontakt kam zustande. Und Penske bot dem Heissporn einen Testvertrag an. «Ich nahm ihn an, auch wenn ich Rennen fahren wollte. Was hätte ich sonst machen sollen?»

Tracy überzeugte auf Anhieb. War schneller als die Stammpiloten Rick Mears und Emerson Fittipaldi. Und bekam ein drittes Auto für das Rennen in Michigan. Doch die Vorfreude darüber war kurz. In der dritten Runde steckte «Crazy Paul» schon in der Mauer – Beinbruch! Die Saison war gelaufen. Doch

Penske gab ihm eine zweite Chance, und ab 1992 nahm die Karriere Fahrt auf.

Zwei Jahre, nachdem er in Long Beach auf eigene Faust debütiert hatte, gewann er dort sein erstes Rennen. 29 weitere Siege folgten. Und 2003 – inzwischen bei Forsythe – stand Tracy ganz oben: Der Titel in der ChampCar war sein grösster Erfolg. 2004/2005 wurde er jeweils Gesamtvierter. Doch die ChampCar befand sich im Sturzflug. Der Streit mit der IRL und der Gigant NASCAR, der den Markt in den USA dominiert, machten «Tracys Rennserie» kaputt. «Ich hatte mit Forsythe einen Vertrag auf Lebzeiten. Doch der war keinen Cent mehr wert, als die ChampCar 2007 am Ende war.»

Vier Jahre lang versuchte das Rauhbein mit der Win-or-Crash-Mentalität danach in der neuen IndyCar-Serie Fuss zu fassen. Er fuhr 20 Rennen – für sechs verschiedene Teams. Doch als Stammpilot wollte ihn keiner. Auch bei NASCAR scheiterte der Glatzkopf. Nur in Daytona hat man für ihn ab und zu noch ein Cockpit frei. Langweilig wird es dem Mann, der 1994 Schumachers Benetton testete, aber nicht. Er hat eine Garage voll mit Hotrods und Motorrädern. Für Letztere hat er sogar einen eigenen Shop in Phoenix eröffnet – Black Label Baggers. Ausserdem besitzt er ein paar Immobilien und lässt es sich im Nobelort Scottsdale (in Arizona) gut gehen. Trotzdem: Ganz im Reinen ist Paul Tracy nicht: «Meine Karriere ging nicht so zu Ende, wie ich es mir gewünscht habe.»

CHRISTIAN EICHENBERGER



ChampCar 2003: Paul Tracy auf dem Weg zum Meistertitel

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
rsa@motorpresse.ch

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Dobes, Andreas Göhring,
Martin Gruhler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Monshir, Robert Poiran,
Thomas Schiffrer, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlapka, Julius Tanner, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Duggins, 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 Preisler, 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 Tromer,
Jörg Ullmann, Thomas Umer, Friedrich Wesse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Löttscher
Jürg Stohler, Jürg Schneider,
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
Anzeigenerleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de

0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de

0711 182 - 1839

Webverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

ieifrig@motorpresse.de

0711 182 - 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.); 50 Ausgaben frei Haus (D+A),

€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:

€ 13,90 (D+A); € 25,90 (übriges Ausland); Studenten

erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00

(D); € 63,00 (A).

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 über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488

**Irrwitzige Idee
Zur Situation in der
aktuellen Formel 1**

Kann sich jemand noch an die Formel 1 erinnern mit dem infernalischem-betäubenden, herzerreissenden Sound? Aber ich möchte noch weiter zurückblenden: Da gab es neben Ferrari und Mercedes noch Werkteams von BMW, Toyota, Jaguar und Honda. Und plötzlich kommt ein Bernie Ecclestone auf die irrwitzige Idee, die Formel 1 zur Sparformel umzuwandeln und sämtliche Weiterentwicklungen einzufrieren, weil angeblich zu teuer. Doch wie soll sich ein Werk profilieren, wenn von vornherein sämtliche technische Eckdaten vom Bohrung-Hub-Verhältnis bis zum Zylinderbankwinkel, von der Zylinderanzahl bis zu sämtlichen technischen Details vom Reglement vorgegeben werden? Viele Hersteller haben sich verabschiedet, gekommen sind Marussia, HRT, Caterham und wie sie alle heißen. Naja, und mit denen kann Ecclestone leichter umspringen als mit Honda, Renault, Toyota oder BMW.
*Otto Hotzy,
A-3493 Hadersdorf*

**Nichts unternommen
Zur Situation in der
aktuellen Formel 1**

Jetzt kommt's knüppeldick für die Formel 1, ein Desaster sondergleichen. Die ersten Teams sind weg und werden wohl nie mehr auftauchen. Und weiteren Teams wie Sauber oder Force India droht das gleiche Schicksal. Allen Warnungen zum Trotz haben die FIA und die grossen Teams wie Mercedes, Ferrari oder Red Bull nichts unternommen, um endlich die Kosten in den Griff zu bekommen. Die FIA mit ihren bescheuerten Turbomotoren und Reglementarien und die genannten Teams, die nicht bereit sind, eine Kostensenkung zu beschliessen. Sind wir doch ehrlich: Was haben die Mercedes-Brüder in den ersten drei Jahren seit ihrer Rückkehr in die Formel 1 gerissen? Nichts! Erst mit der gütigen Mithilfe der FIA, neue Turbomotoren einzuführen, haben die Silbernen ihre Chance gepackt und ein wirklich gutes Paket geschnürt. Dafür gebührt ihnen eigentlich ein Lob, wäre da nicht die arrogante Aussage von Toto Wolff, dass nur solvente Teams in der Formel 1 sein sollten. Ein Affront gegenüber den kleineren Mannschaften, die unter der Kostenexplosion dank Turbomotoren und KERS leiden.

Der alternde Bernie ist auch keinen Deut besser, wenn er das Feld mit einem dritten Auto der grossen Teams auffüllen möchte. Kein Mensch wünscht sich einen dritten Silberpfeil oder eine dritte Brausebüchse!
*Beat Hinzen,
CH-8153 Rümlang*

**In Jubel ausbrechen
Zum erneuten MotoGP-Titel-
gewinn von Marc Márquez**

Was ist doch der Marc Márquez für ein Teufelskerl! Nicht nur, dass er alle bisherigen Rekorde gebrochen hat, nein, er lässt alle bisherigen Sieger wie Lorenzo und Rossi in Jubel ausbrechen, wenn sie hinter ihm Zweiter oder Dritter werden. Und sollte dann mal einer von ihnen gewinnen, dann, weil Marc ausgeschieden ist – ausser Lorenzo, der ihn im Kampf besiegte. Meinen allerherzlichsten Glückwunsch zum zweiten Titel, dem noch viele folgen mögen. Mit grosser Freude habe ich gelesen, dass ab der neuen Saison die Motorrad-WM-Rennen wieder von Eurosport übertragen werden. Dann haben wir endlich wieder alle drei Rennen live und nicht als Zusammenfassungen, die auch noch durch überlange Werbeeinblendungen weiter gekürzt werden. Ich hoffe sehr, dass der Sender die Kommentatoren Edgar Mielke und Alex Hoffmann übernimmt, denn es gibt keine besseren.
*Gottfried Glöckner,
D-15518 Briesen*

**Falscher Vorname
Zum Leserbrief «Mit
Begeisterung», MSA 42/2014**

Ich danke Leser Sturm aus Koblenz für seine Worte. Ich möchte nur festhalten, dass ich in meinem Leserbrief «Auf den Fischmarkt» in MSA 42/2014 Herrn Mielke «Herrn E. Mielke» genannt hatte. Die Ergänzung mit dem falschen Vornamen Erich habe ich nicht zu verantworten, sondern die Leserbrief-Redaktion von MSA.
*Adolf Bindl,
D-93488 Schönthal*

Die Redaktion bittet Leser Bindl um Verzeihung wegen der Verwechslung der Mielke-Vornamen Edgar und Erich.

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, 4. 11.

5.05 Formel-1-GP Austin/USA, Höhepunkte Rennen SKY SPORT 2
17.45 Formel-1-GP Austin/USA, Rennen (W) SKY SPORT 2
22.35 Endurance-WM WEC 6 Stunden von Shanghai, Rennen (W) EUROSPORT
23.20 Blancpain Endurance GT-Sprint-Serie Baku/AZ, Höhepunkte Rennen EUROSPORT
23.55 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT

MITTWOCH, 5. 11.

8.15 Blancpain Endurance GT-Sprint-Serie Baku/AZ, Höhepunkte Rennen EUROSPORT 2
8.45 Endurance-WM WEC 6 Stunden von Shanghai, Rennen (W) EUROSPORT 2
15.00 F1-GP Austin, Rennen (W) SKY SPORT 2

DONNERSTAG, 6. 11.

8.45 Endurance-WM WEC 6 Stunden von Shanghai, Rennen (W) EUROSPORT 2
13.00 Porsche Supercup Austin/USA, 1. Rennen (W) SKY SPORT 2
13.45 Porsche Supercup Austin/USA, 2. Rennen (W) SKY SPORT 2

FREITAG, 7. 11.

10.30 Formel-1-GP Austin/USA, Rennen (W) SKY SPORT 1
12.55 Formel-1-GP São Paulo/BR, 1. freies Training (live) SPOR 1, SKY SPORT 1
14.45, 18.45, 21.45 Formel-1-GP São Paulo/BR, 1. fr. Training (W) SKY SPORT 1
16.55 Formel-1-GP São Paulo/BR, 2. freies Training (live) ORF 1, SKY SPORT 1, SPOR 1
17.30 Formel-1-GP São Paulo/BR, 2. freies Training (live) ORF 1
20.15, 23.15 Formel-1-GP São Paulo/BR, 2. freies Training (W) SKY SPORT 1
23.00 Rallye-EM ERC Korsika, 2. Etappe (Aufz.) EUROSPORT

SAMSTAG, 8. 11.

3.30, 7.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, 2. freies Training (W) SKY SPORT 2
7.00 Rallye-EM ERC Korsika, 2. Etappe (W) EUROSPORT 2
8.15 NASCAR Sprint Cup Fort Worth/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
8.30, 11.00 Rallye-EM ERC Korsika, 2. Etappe (W) EUROSPORT
10.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Höhepunkte 1. und 2. freies Training (Zus.) SPOR 1
10.55 Formel-1-GP São Paulo/BR, 1. freies Training (W) SKY SPORT 1
12.25 Formel-1-GP São Paulo/BR, 2. freies Training (W) SKY SPORT 1

TERMINE

AUTOMOBIL

6.-8. 11.	Rallye Korsika	EM	F
6.-8. 11.	Waldviertel-Rallye	ÖM	A
9. 11.	Formel-1-GP São Paulo	WM	BR
9. 11.	Super Formula Suzuka		J
9. 11.	NASCAR Sprint Cup Phoenix (Chase for the Cup)		USA

MOTORRAD

bis 8. 11.	International Six Days Enduro San Joan	WM	RA
9. 11.	Motorrad-GP Valencia	WM	E

13.55 Formel-1-GP São Paulo/BR, 3. freies Training (live) SKY SPORT 1

15.30 Formel-1-GP São Paulo/BR, 3. freies Training (Aufz., W) RTL, SKY SPORT 1

16.20 Blancpain Endurance GT-Sprint-Serie Baku/AZ, Höhepunkte Rennen RTL

16.55 Formel-1-GP São Paulo/BR, Qualifying (live) RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2

18.30, 20.00, 21.30, 23.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Qualifying (W) SKY SPORT 1

23.00 Rallye-EM ERC Korsika, 3. Etappe (Aufz.) EUROSPORT

SONNTAG, 9. 11.

0.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Höhepunkte Qualifying (Aufz.) SPOR 1

0.00 NASCAR Sprint Cup Martinsville/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) SKY MOTORVISION

0.30, 12.00, 14.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Qualifying (W) SKY SPORT 1

1.30, 8.30 Rallye-EM ERC Korsika, 3. Etappe (W) EUROSPORT

2.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Qualifying (W) SKY SPORT 2

6.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 2

7.00 Rallye-EM ERC Korsika, 3. Etappe (W) EUROSPORT 2

15.30, 15.45 Formel-1-GP São Paulo/BR, Vorschau (live) SKY SPORT 1, RTL

16.25 Formel-1-GP São Paulo/BR, Vorschau (live) ORF 1, SRF 2

16.55 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (live) RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2

18.40 Formel-1-GP São Paulo/BR, Analysen, Interviews (live) RTL, ORF 1, SKY SPORT 1

19.30, 22.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (W) SKY SPORT 1

21.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT

20.00 NASCAR Sprint Cup Phoenix/USA, Rennen (live) SKY MOTORVISION

MONTAG, 10. 11.

0.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Höhepunkte Rennen (Zus.) SPOR 1

0.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (W) SKY SPORT 1

0.15 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT

3.50 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (W) ORF 1

13.30, 19.30 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (W) SKY SPORT 2

DIENSTAG, 11. 11.

5.10 Formel-1-GP São Paulo/BR, Höhepunkte Rennen (W) ORF 1

12.00 F1-GP São Paulo/BR, 1., 2., 3. Training, Qualifying, Rennen (W) SKY SPORT 1

23.20 Inside ERC, Magazin zur Rallye-EM, Reportagen und Interviews EUROSPORT

MOTORRAD

DIENSTAG, 4. 11.

4.00, 5.00 Superbike-WM Doha/QA, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
4.30, 15.30 Supersport-WM Doha/QA, Rennen (W) EUROSPORT 2

MITTWOCH, 5. 11.

1.15, 2.15 Superbike-WM Doha/QA, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
1.45 Supersport-WM Doha/QA, Rennen (W) EUROSPORT 2
9.15 Superbike-WM Doha/QA, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 6. 11.

20.30 Freestyle-Motocross-WM Köln/D, 13. WM-Wettbewerb (W) EUROSPORT 2

FREITAG, 7. 11.

9.00 Motorrad-GP Valencia/E, 1. freies Training Moto3 (live) SPOR 1
9.50 Motorrad-GP Valencia/E, 1. freies Training MotoGP (live) SPOR 1
10.50 Motorrad-GP Valencia/E, 1. freies Training Moto2 (live) SPOR 1
14.35 Motorrad-GP Valencia/E, 2. freies Training Moto3 (live) SPOR 1
15.00 Motorrad-GP Valencia/E, 2. freies Training Moto2 (live) SPOR 1
16.00 Motorrad-GP Valencia/E, 2. freies Training Moto3 (Aufz.) SPOR 1
16.00 Speedway-EM-Finale (Zestochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT

SAMSTAG, 8. 11.

12.30 Motorrad-GP Valencia/E, Qualifying Moto3 (live) SPOR 1
13.25 Motorrad-GP Valencia/E, 4. freies Training MotoGP (live) SPOR 1
14.05 Motorrad-GP Valencia/E, Qualifying MotoGP (live) SPOR 1
15.00 Motorrad-GP Valencia/E, Qualifying Moto2 (live) SPOR 1

SONNTAG, 9. 11.

12.05 Motorrad-GP Valencia/E, Rennen Moto2 (live) SRF 2
13.00 Motorrad-GP Valencia/E, Rennen Moto2 (Aufz.) SPOR 1
13.45 Motorrad-GP Valencia/E, Rennen MotoGP (live) SPOR 1, SRF 2
15.15 Motorrad-GP Valencia/E, Rennen Moto3 (Aufz.) SPOR 1
16.00 Motorrad-WM 2014, Saisonrückblick SPOR 1

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 11. 11. 2014

AUTOMOBIL
Formel 1: GP Brasilien
Rallye-EM: Korsika
NASCAR: Phoenix

MOTORRAD
Motorrad-WM: GP Spanien
SBK-WM: Saisonstatistik
Six Days Enduro San Joan

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP

VON PILOTEN ZU ÜBERFLIEGERN.



Zum zweiten Mal in Folge ganz oben gelandet: Wir gratulieren Sébastien Ogier und Julien Ingrassia zum erneuten Gewinn der Fahrer- und Beifahrer-Weltmeisterschaft im Polo R WRC.*

*Vorbehaltlich der Bestätigung durch die FIA.

RALLYTHEWORLD.COM
// EXCITEMENT WE SHARE



**RALLYE-WELTMEISTER
2013, 2014***