

MOTORSPORT aktuell

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

Jeden
Dienstag
neu



S. 26

MotoGP Aragón

Nur ein Superstar strahlte im Chaos

Formel 1: Lewis Hamilton greift in die mentale Trickkiste

VOLLE ANGRIF



DTM:

Audi: Ekström holte ersten Saisonsieg

S. 14

MotoGP

Stefan Bradl: Rosige Yamaha-Zukunft

S. 19

Formel 1

Sebastian Vettel: Die Abstiegs-Analyse

S. 6

Superbike-WM/MotoGP

Marco Melandri: Wer holt sich den Held?

S. 28

Rallycross-WM

Petter Solberg: Erster Champ

S. 18



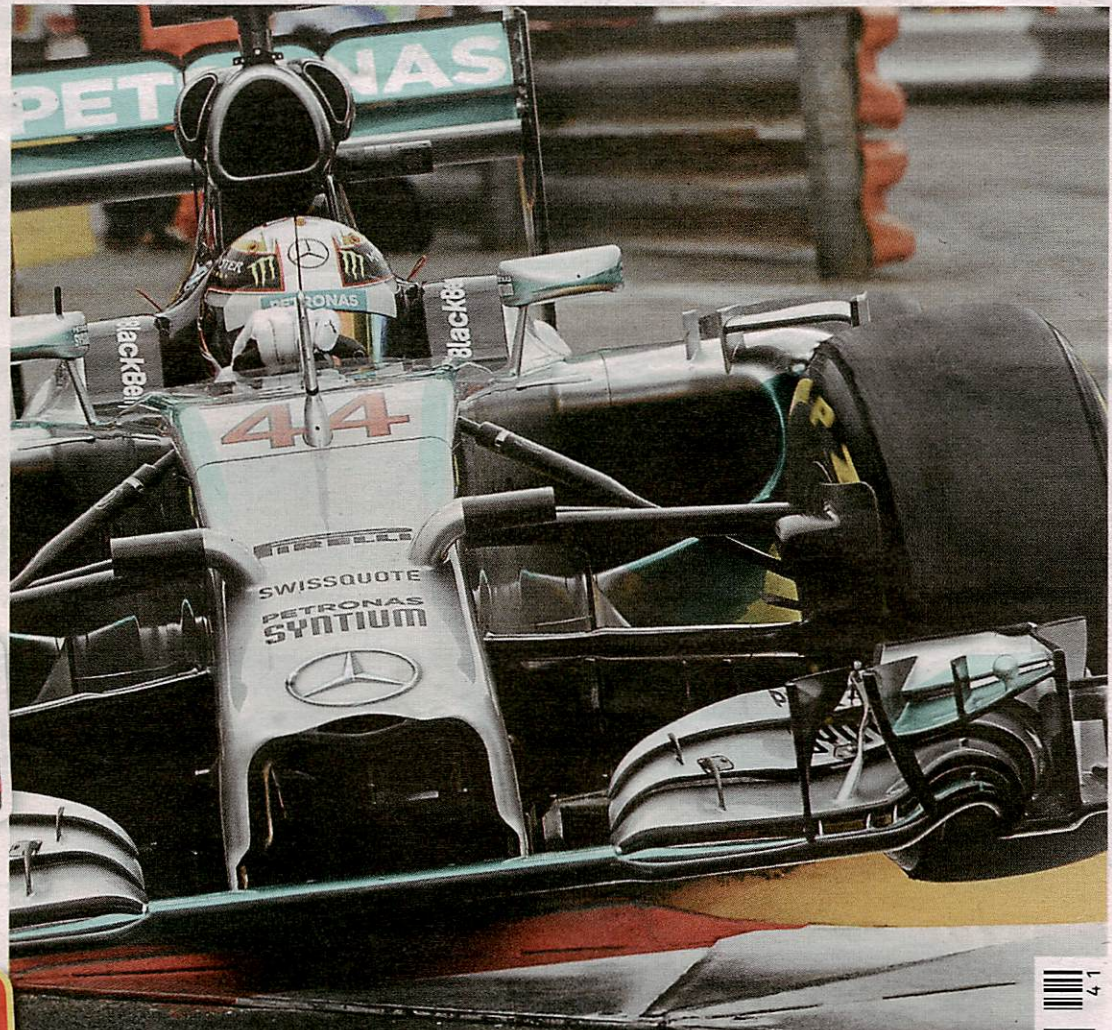
Moto2

Thomas Lüthi: Vierter und doch sauer

S. 25

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

www.motorsport-aktuell.com



Vor dem GP von Japan spitzt sich das Titel-
duell bei Mercedes weiter zu: Singapur-
Sieger Lewis Hamilton attackiert seinen
Haupt-WM-Gegner und Teamkollegen Nico

Rosberg auch neben der Piste immer heftiger.
Welche Psychospiele Hamilton dabei anwen-
det. Wie gezielt der Tabellenführer alte und
neue Medien zu Hilfe nimmt. **Ab S. 4**

LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Das ist mal ein Vollgas-Anschiss: «Ich habe immer gesagt, dass es Kack-Regeln sind.» Dieses nicht stubenreine Zitat stammt von Mike Rockenfeller, dem noch amtierenden Meister der DTM. Was den Audi-Werkspiloten vergangenen Sonntag nach dem Rennen in Zandvoort so auf die Palme brachte: Die zweite und dritte von vier Safety-Car-Phasen sorgten dafür, dass nicht Rockenfeller, sondern Mattias Ekström den ersten Saisonsieg für Audi einfahren konnte. Denn: Rockenfeller war von der Pole-Position gestartet, war zunächst hinter den neuen Champion Marco Wittmann (BMW) auf Platz 2 zurückgefallen, hatte sich die Spitze aber zurückerobert und einen soliden Vorsprung herausgefahren. Der gereicht hätte, um bei seinem Pflichtboxenstopp die Führung zu behalten. Doch Rockenellers Plan scheiterte gleich zweimal, weil bei Safety Car in der DTM Boxenstopps verboten sind. Und dieses Verbot – das erkannte die Formel 1 schon vor Jahren – ist wirklich absoluter Mist. Genauso wie das in der DTM übliche sogenannte Boxenstopp-Fenster, wo nur in ganz bestimmten Runden die vorgeschriebenen Reifenwechsel gemacht werden dürfen. Beide Regeln müssen weg! Denn sie führen nicht nur zu Lotterierennen wie jetzt in Zandvoort, sondern provozieren auch mit Vorsatz ausgelöste Safety-Car-Phasen von Hinterbänklern einer Marke oder eines Teams, um vorne fahrenden Kollegen aus dem eigenen Haus einen unsporthlichen Vorteil zu verschaffen. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



SCHIFFNER

WER? Erik Riss (D)
WO? Mühldorf am Inn (D)

WAS? Deutscher Langbahn-Weltmeister – wie der Papa

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Die Pläne von Bernie Ecclestone **S. 3**
FORMEL 1 Hamiltons totaler Titelkampf **S. 4**
FORMEL 1 Sebastian Vettel ein Jahr danach **S. 6**
FORMEL 1 Missglückte Titelverteidigungen **S. 7**
RENAULT 3.5 Sainz jr. steht vor dem Titel **S. 8**
LANGSTRECKEN-WM Der Poker analysiert **S. 10**
TOURENWAGEN-WM Vor der Asien-Tournee **S. 11**
DTM Ekström erlöst Audi in Zandvoort **S. 14**
NASCAR Tony Stewart freigesprochen **S. 17**
RALLYE-WM Erster Matchball für Ogier **S. 18**
RALLYCROSS-WM Solberg erster Champ **S. 18**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Yamaha motiviert Bradl; Superbike-WM: MV Agusta rüstet auf **S. 19**
MOTOGP Wie Lorenzo in Aragón siegte **S. 20**
MOTO2 Warum Lüthi Platz 4 nicht freute **S. 25**
MOTO3 Titelkampf mit harten Bandagen **S. 27**
SUPERBIKE-WM Das Hickhack um Melandri **S. 28**
NATIONENCROSS Franzosen siegen in Kegums **S. 29**
LANGBAHN-GP Erik Riss ist der neue Weltmeister **S. 32**

PANORAMA

- TOP-FAHRER** Porträt Marco Seefried **S. 36**
BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Was macht eigentlich? **S. 38**
IMPRESSUM **S. 38**
LESERBRIEFE **S. 39**
SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
LOIX, SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

MOTORSPORT aktuell



WER? Héctor Barberá (E)
WO? Aragón (E)

WAS? Was machen, wenn einem die MotoGP-Maschine unter dem Hintern abfackelt?



WER? Mark Wallenwein (D)
WO? Franciacorta (I)

WAS? Rallycross-WM-Premiere auf drei Rädern

Formel 1

Ecclestone macht weiter Front

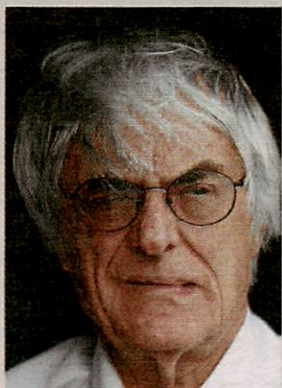
Von ELMAR BRÜMMER

Dem nach wie vor grossen F1-Macher geht es dabei allerdings um viel mehr als nur um das Einschränken und Verbieten des Funkverkehrs zwischen Boxen und Fahrern. Big Bernie ist vor allem die neue Hybrid-Technik ein Dorn im Auge.

Radio Gaga – eine treffendere Bezeichnung als das Schweizer Boulevard-Blatt «Blick» lässt sich für das peinliche Hin und Her um das, was im Funkverkehr der Formel 1 künftig erlaubt oder nicht erlaubt ist, kaum finden. Aber auch im Gaga-Sein treibt es die automobilen Königsklasse auf die Spitze, denn das Schweigegelübde für Ingenieure, das 2015 tatsächlich von Saisonbeginn an Pflicht werden soll, ist wohl erst der Anfang für eine radikale Veränderung der Formel 1.

Bernie Ecclestone, demnächst 84 Jahre alt, betrachtet die Reformen als neues Lebenselixier. Vielleicht braucht er nach den vielen langweiligen Tagen im Münchner Landgericht auch nur ein bisschen Auslauf auf der Spielwiese. Selbstverständlich mit der gewohnten Radikalität.

Nachdem die Funkstille nach einer Krisensitzung der Teammanager mit Renndirektor Charlie Whiting vom Tisch



Bernie Ecclestone



Charlie Whiting



Jean Todt

war, polterte Ecclestone als Verfechter eines von der Box unabhängigeren Rennfahrers, dass die zunächst gescheiterte Revolution erst der Anfang gewesen sei. Tatsächlich glaubt er, die aktuelle Pilotengeneration würde den Eindruck erwecken, dass Rennfahren einfach sei.

Woher er diese Weisheit hat? Vermutlich aus einem alten Lauda-Zitat («Man könnte auch einen Affen ins Cockpit setzen.»). Denn in der Realität war es in der Neuzeit des Motorsports selten komplizierter, einen Grand-Prix-Boliden unter Berücksichtigung der Hybrid-, Brems- und Balanceparameter schnell und heil ins Ziel zu bringen. Inzwischen beschäftigt sich aber auch die F1-Strategiegruppe mit ernst-

haften Regeleinschnitten, allerdings erst für 2016. Es geht dabei um die Einflussmöglichkeiten auf Grip, Fahrzeugdimensionen und Aerodynamik, die den Piloten das Leben schwerer machen sollen.

Neuer Hebel gegen Hybrid

Die Hypertechnik, von seinem grossen FIA-Gegenspieler Jean Todt propagiert, ist Ecclestone der wahre Dorn im Auge. Was er mit dem Gemecker über den fehlenden Sound nicht hinbekommen hat, probiert er jetzt auf anderem Weg. In Singapur stellte der Zampano in Aussicht, künftig sämtliche Übertragungen der Telemetrie zu verbieten. Damit würde er vor allem den Motorenherstellern das Leben enorm schwer machen. Vielleicht aber auch den

Zuschauern. Man stelle sich nur vor, Nico Rosberg hätte bei seinen Elektronikproblemen im Äquator-Grand-Prix keinerlei Hilfe von aussen gehabt. Und die Ausfallquote bei jedem Rennen dürfte enorm steigen. Vielleicht sollte Mister E. zunächst dem Chauffeur seines S-Klasse-Mercedes alle Fahrhilfen sperren lassen, um selbst das Versuchskaninchen zu spielen.

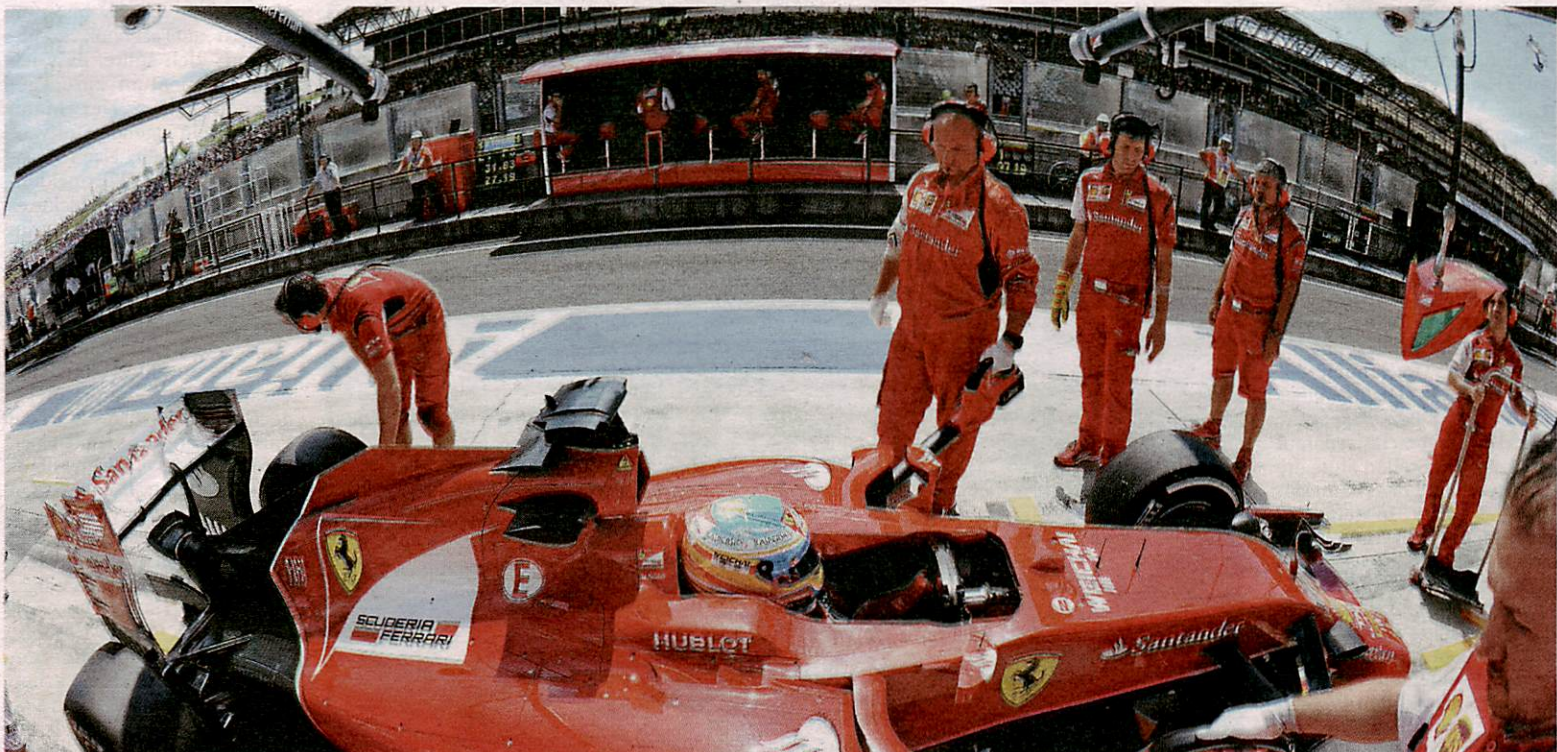
Immerhin stellt der Brite in Aussicht, auf die doppelt vergebenen Punkte, für 2015 eigentlich für die letzten drei Rennen vorgesehen, zu verzichten. Der Protest gegen diese künstliche Spannung, die viele für Wettbewerbsverzerrung halten, war ihm dann doch zu gross. Aber der Drei-Wagen-Plan pro Team beschäf-

tigt ihn dafür weiterhin umso mehr: «Ich hätte lieber drei Ferrari im Rennen als Autos von Rennställen, die ums Überleben kämpfen.»

Das ist zwar Ausdruck des berüchtigten Ecclestone'schen Zynismus, aber die Chance, dass zum ersten Mal seit dem Grossen Preis von Deutschland 1985 tatsächlich drei Autos aus einem Team an den Start gehen (damals war das Renault), sind nicht kleiner geworden. Das könnte auch den Fahrermarkt neu beleben, bis hin zu dem – zugegebenermassen etwas übertriebenen – Gedankenspiel, dass dann tatsächlich Alonso-Vettel-Ricciardo für Red Bull fahren könnten, oder Vettel-Alonso-Räikkönen bei Ferrari.

Entwicklungsverbot lockern

Zunächst aber wird weiter um eine Lockerung des Entwicklungsverbotes bei der Motorenentwicklung gefeilscht. Renault und Neueinsteiger Honda haben natürlich ein grosses Interesse daran, Ferrari will einfach eine Verlängerung für die erlaubten Motorenmodifikationen bis zur Saisonmitte. Sicher ist bereits, dass die aerodynamische Weiterentwicklung 2015 eingeschränkt wird, pro Woche sind statt 30 nur noch 25 Stunden erlaubt, dazu auch eine geringere Rechenleistung. ♦



Viele Baustellen: Ferrari zum Beispiel liegt die erweiterte Motorenentwicklung mehr am Herzen als das angedachte generelle Funkverbot zwischen Auto und Box



Lewis Hamilton

Harter Nervenkrieger

Zweiten Titel im Visier: Nach 2008 will der Brite Lewis Hamilton endlich wieder Formel-1-Weltmeister werden – der erste der Neuzeit in einem Werks-Mercedes

Von ELMAR BRÜMMER

Seit seinem Sieg beim GP von Singapur vorletztes Wochenende ist Lewis Hamilton wieder Tabellenführer. Im Titelduell mit seinem Mercedes-Teamkollegen Nico Rosberg setzt der Brite jetzt voll auf Angriff – vor allem mental.

Es fallen einem viele Wörter zu Lewis Hamilton ein. Aber wenn er die Mercedes-Lounge im Fahrerlager betritt, dann sind alle Geschichten und Geschichten, die Prädikate und die Vorurteile wie von selbst ausgelöscht. Dann ist da nur noch das eine Wort, das er lebt, das er zeigt, das er verbreitet: Präsenz. «Lew» rufen ihn seine Landsleute, Lew für den Löwen. Und der zeigt in diesem ganz besonderen Titelrennen der Formel 1 alle Fähigkeiten eines Raubtieres auf Beutezug. Seine ganze Körpersprache ist darauf ausgerichtet. Stellen ihm die Reporter einer Frage, dann lauert er zunächst. In dem Moment, in der er zur Antwort ansetzt, spannt er seine Muskeln an, wirkt wie auf dem Sprung.

Es fällt schwer, sich nicht in Hamiltons Bann ziehen zu lassen, vielleicht gehört auch das zu den Problemen von Nico Rosberg, sich auf den In-Fight richtig einzustellen. Rosberg steht, wenn man die Dinge vereinfachen will, für den Intellekt.

Hamilton steht, wie könnte es anders sein, für den Instinkt. Gute Frage, was den Ausschlag geben wird im Kampf um den Titel, ob es die Finten auf oder die neben der Piste sind? Typisch für Hamilton ist, dass immer dann, wenn er auf gleichwertige Gegner trifft, sich die Auseinandersetzung ins Extreme entwickelt. Er provoziert das, weil er genau das braucht. Ein Stimmungsmacher in eigener Sache.

Lächelnd Nadelstiche setzen

Und damit ein kompletter Gegenentwurf zu Nico Rosberg, weshalb wir diese ursprüngliche Freundschaftskiste für im-

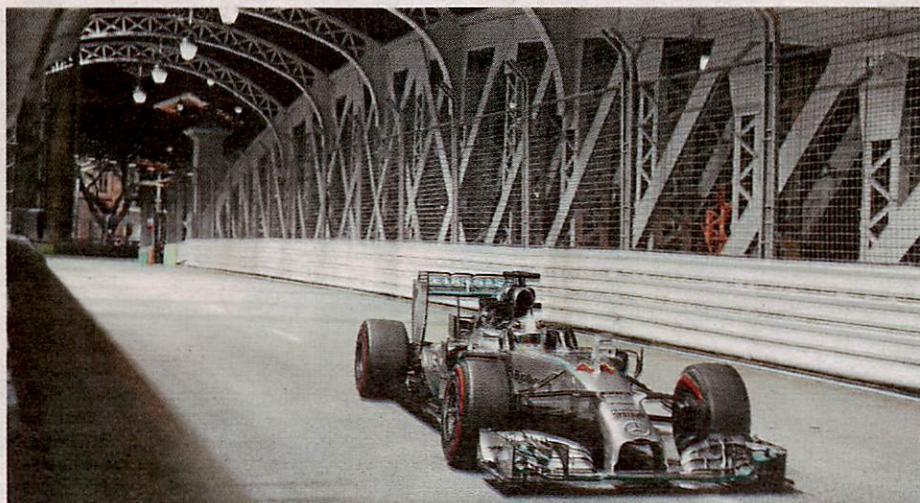
mer vergessen können. Hamilton ist der Revoluzzer, seinem Auftreten als PS-Rapper entsprechend. Er kann so lieb lächeln und dabei genauso gezielt Nadelstiche setzen. Mit jeder Attacke gewinnen sein Selbstbewusstsein, seine innere Beschleunigung an Momentum. Der Sieg in Singapur, mit dem er erst zum zweiten Mal in diesem Jahr Nico Rosberg die WM-Führung abjagen konnte, war mental ein ganz wichtiger. Vielleicht die Wende. Sein Überholmanöver gegen Sebastian Vettel, bei dem selbst der vierfache Weltmeister nicht wusste, wie ihm geschah, war ein Synonym dafür, wie er die

entscheidenden Rennen angehen wird: voller Angriff, make or break – entweder du schaffst es, oder du zerbrichst dran. So hat Hamilton es am liebsten.

Der Kampf um den Titel des schnellsten Mercedes-Fahrers der Welt wird zur reinen Nervensache. Hamilton hat in den letzten Rennen wiederholt bewiesen, dass sein Gemüt aus Karbon zu bestehen scheint. Er ist der geborene Jäger, und er wird das nicht ändern, nur weil er gerade mit der Winzigkeit von drei Pünktchen an der Spitze steht. Noch aus seinem roten Privatjet startete er nach dem psychologisch wichtigen Erfolg in Monza, wo er seinen Kontra-

henten in den entscheidenden Verbrenner gejagt hatte, seine Botschaften ins Netz der sozialen Medien. Offiziell für seine Fans gedacht, aber natürlich weiss er auch, wie das im Rosberg-Lager registriert wird. Twitter-Nachrichten beendete er mit der vielsagenden Kennung «auf zum Nächsten» oder «Ich mache Druck bis zum Schluss», auf Facebook verkündete er: «Ich spüre, dass ich mein Momentum zurückgewonnen habe.» Der Mann scheint sein eigener Motivationshybrid zu sein. Nach Singapur waren seine Wortmeldungen ähnlich, diesmal schickte er noch ein Bild mit, wie er im sanften Morgenlicht über die Marina Bay blickt. Eindeutige Symbolik: Hinterm Horizont geht's weiter...

So perfekt inszeniert, wie auch diese Momentaufnahme wirkt, so sehr entspricht sie doch der Wirklichkeit: Es ist die Entschlossenheit auf und neben der Rennstrecke, die im Silberpfeil-Duell mit Rosberg den Ausschlag für den Weltmeister von 2008 geben kann. Vielleicht ist es tatsächlich sein grosser Vorteil, dass er schon häufiger in erbitterte Titelduelle verwickelt war als Gegner Rosberg. Hamiltons derzeitige Konzentration erscheint einem schon fast wie Brutalität. Gegen sich selbst und gegen alle anderen. Nico Rosberg versucht natürlich auch, sich starkzureden.



Alleinunterhalter: In Singapur hatte Hamilton nach Rosbergs Defekt/Ausfall keinen echten Gegner



Stille Freude: Nach dem Quali-Sieg über Rosberg in Singapur

Hamilton scheint darin noch stärker.

Muhammad Ali als Vorbild

Immer, wenn Lewis Hamilton sein Gefühlsleben offenbart, zeigt er viel von seiner Zerrissenheit. Da ist das neue Tattoo, ein riesiger Kompass mitten auf der Brust. Da sind Filmchen von seinen spielenden Bulldoggen, Fotos von seiner On-off-Lebensgefährtin Nicole Scherzinger beim Flittern in Venedig. Solche Einblicke zeigen, dass der ewige Angreifer in Wirklichkeit vielleicht der Harmonie in seinem Leben nachjagt. Und dann ist da das wieder entdeckte Idol Muhammad Ali und des-

sen Taktik im Schwergewichtskampf 1974 gegen George Foreman, «Rope-a-dope» genannt: «Er hing in den Seilen und hat Foreman die Oberhand gelassen, bis er den richtigen Zeitpunkt gefunden hatte, um das Blatt zu wenden.» Streiche Ali, streiche Foreman, setze Hamilton, setze Rosberg: «Ich hoffe, dass ich Ähnliches schaffen kann. Er inspiriert mich in diesem Kampf.»

«An Tagen wie in Singapur zeigen Fahrer wie Lewis, was den Unterschied zwischen einem Star und einem Superstar ausmacht», lobte auch Mercedes-Teamchef Toto Wolff – sichtlich beeindruckt von der



Medienspieler: Hamilton nutzt das grosse Medieninteresse oft für gezielte Attacken auf Rosberg



Beliebt 1: Hamilton bei seinen Mechanikern



Beliebt 2: Hamilton speziell bei weiblichen Fans

mentalen und sportlichen Form Hamiltons. Den Vorwurf, sich durch irgendetwas oder irgendjemanden ablenken zu lassen, will sich der 29-Jährige auf keinen Fall machen lassen. Nicht jetzt, wo er in einem Auto sitzt, mit dem er 25 Sekunden Vorsprung herausfahren kann, um eine risikoreiche Reifentaktik am Ende erfolgreich umzusetzen. Die Erfahrungen seines Triumphes bei der Nachschicht münden in ein Versprechen: «Die nächsten fünf Rennen werde ich so fahren, als ob es keine anderen mehr in meinem Leben gäbe.» Als ob er nicht schon damit angefangen hätte. Harmlos klingend «maxi-

mieren» nennt er das. Erst die Frage nach dem «was wäre wenn...» reisst ihn aus der heilen mentalen Welt. Was also, wenn Nico Rosberg tatsächlich den Titel holt, der doch wie gemacht für ihn schien? «Das ist etwas, an das ich nicht denken möchte. Wieso sollte ich das jetzt überhaupt in Erwägung ziehen? Wenn du alles anzweifelt, wirst du nie irgendwo hinkommen. Es geht jetzt ausschliesslich um positive Energie. Gute Gedanken führen zu guten Ergebnissen. Ich werde alles dafür tun, was ich kann. Und ich werde gewinnen.»

Eine zu starke Fixierung auf den Titel versucht er allerdings

so gut wie irgend möglich zu vermeiden. Trotz des für ihn perfekten Grand-Prix-Wochenendes in Singapur mit seinem siebten Saisonsieg und dem Sprung an die Spitze mag er nicht über das technische Pech des Rivalen frohlocken. Vielmehr schmückte er noch nach Mitternacht aus, wie hart der Zweikampf auf der Strecke wohl vonstatten gegangen wäre, mit welcher Taktik er Rosberg hätte bezwingen können: «Dass Nico nicht mehr dabei war, nimmt dem Ganzen ein bisschen was.» Hamilton braucht, um Triumphe geniessen zu können, das direkte Duell. ♦

ZUM THEMA: Was bremste und stoppte den Mercedes von Nico Rosberg beim Singapur-GP?



Rosbergs Lenkrad: Nicht daran, sondern in der Lenksäule trat in Singapur ein Defekt auf

Kurzschluss statt Verschwörung Kurz hinter dem Punkt, wo das aufsteckbare Lenkrad des Mercedes-F1 in die oberhalb des Fussraums verlaufende Lenksäule übergeht, lag die Quelle von Nico Rosbergs Startproblemen und Ausfall beim Grand Prix von Singapur: das Verbindungskabel zwischen Lenkrad und Steuergerät. Dort gab es nach nur 5000 der teamintern vorgeschriebenen 10000 Kilometer Laufleistung einen Kurzschluss, der diverse Schaltkreise störte. Ausgelöst wurde dieser

Fehler, so Mercedes, von einer Substanz zur forensischen Suche nach kleinsten Rissen und Brüchen. Mercedes betonte, dass es sich um keine Verschwörung gegen Rosberg, sondern um einen Defekt gehandelt habe. Laut Mercedes war es reiner Zufall, dass Rosbergs und nicht Hamiltons Wagen in Singapur betroffen war. Für die fünf noch ausstehenden GP dieser Saison kündigte Mercedes den Einsatz neuer Teile auf breiter Front an sowie nochmals verschärfte Qualitätskontrollen. ♦

Sebastian Vettel

«Vielleicht kommt das

Von PETER HAAB

Nach den fetten Jahren mit insgesamt vier WM-Titeln in Folge ist Sebastian Vettel dabei, seine Rennsportwelt aus einem ganz neuen Blickwinkel zu erleben: Der angestrebte fünfte WM-Titel ist weg, und Teamkollege Daniel Ricciardo spielt bei Red-Bull-Racing derzeit die erste Geige. Doch Platz 2 beim Nacht-GP in Singapur war ein erster Schritt auf dem Weg zurück an die Spitze.

Beim Blick zurück drängt sich die Schlussfolgerung auf, dass Sebastian Vettel schon im Herbst 2013 eine Vorahnung gehabt haben muss. Als er nach dem Sieg beim Japan-GP in Suzuka ein paar Donuts auf den Asphalt brannte, wandte er sich via Boxenfunk an seinen Kommandostand: «Hey Jungs! Diese tollen Momente müssen wir gemeinsam bis zum letzten Augenblick auskosten. Es ist wunderschön, und vielleicht kommt das alles ja nie wieder...»

Der Red-Bull-Pilot war noch nie ein Freund des neuen Reglements mit Turbo-Motor und Hybrid-Technik. «Das ist mir alles viel zu kompliziert», wiederholte der Vierfach-Champion in der laufenden Saison schon mehrfach. «Jetzt haben wir unzählige defektanfällige Elektronik-Boxen im Heck, dazu kommt die Schwierigkeit mit diesen Batterien. Ich meine: Batterien gehören ins Handy. Im Rennauto machen sie meist nur Ärger.»

Technischen Ärger hatte Sebastian Vettel in dieser Saison tatsächlich schon mehr als genug. Aber das Pech allein reicht nicht aus, um eine enttäuschende Saisonbilanz zu erklären. Selbst wenn sein RB10 nicht bockte, sah Vettel neben seinem neuen australischen Teamkollegen Daniel Ricciardo öfter mal alt aus. Während Ricciardo bereits drei Saisonsiege auf seinem Konto hat, sammelte Vettel erst am vorletzten Wochenende in Singapur seine ersten Führungskilometer in der Saison 2014. Im WM-Zwischenklassement fehlen dem 27-jährigen Wahlschweizer aus dem Kanton Thurgau 57 Punkte auf Ricciardo – der Red-Bull-Neuling hat rund ein Drittel mehr Zähler auf dem Konto. Fakt ist: Vettels Abstieg passierte im Jahr der grössten Reglementände-



Er kann noch lachen: Sebastian Vettel und Red-Bull-Sportchef Helmut Marko nach dem besten Saisonergebnis beim Singapur-GP

runger in der Geschichte der Formel 1. Dies betraf logischerweise ja auch seinen Teamkollegen, doch dieser war daran gewöhnt, im Toro Rosso weit weniger Abtrieb zur Verfügung zu haben. Für den 25-Jährigen aus Perth war der Verlust an Anpressdruck im Verhältnis zu Vettel viel kleiner, da er gleichzeitig zu einem besseren Team aufstieg.

Schwierig zu erklären ist die Tatsache, dass Vettel mit dem Auto zunehmend schlechter zurecht kommt, je weniger Sprit im Tank ist. Dabei rutscht ein schwer betanktes Auto viel mehr als ein leichtes wie zum Beispiel im letzten Renndrittel. Zudem gilt Vettel immer noch als Pilot, der seine Zeit am Kur-

veneingang holt. Da scheint ihm aber das Verbot des angeblasenen Diffusors einen Strich

«Sebastian wurde oft zu Unrecht kritisiert.»

HELMUT MARKO



durch die Rechnung zu machen. Beim Kurveneingang spielt auch das Bremsen eine entscheidende Rolle: Gemäss Aussagen von Red-Bull-Motor-

sportchef Helmut Marko gelang es Vettel in den Vorjahren jeweils, das Auto so einzustellen, dass er es über die Hinterachse an der Rutschgrenze gut kontrollieren konnte. Durch die Einführung des «Brake-by-wire»-Systems sind dem Piloten aber seit diesem Jahr beim Tüfteln an der Bremsbalance enge Grenzen gesetzt. Vettel kann also seine Werkzeuge nicht so perfekt wie in der Vergangenheit einsetzen. Zudem fehlt an der Hinterachse durch den kleineren Heckflügel und das Verschwinden des unteren Elements einiges vom gewohnten Grip. Das kommt Vettels Fahrstil gar nicht entgegen. Ausserdem

sind die neuen Pirelli-Reifen ebenfalls nicht nach Vettels Geschmack: Schon in der Vergangenheit kam er mit den weichen Mischungen besser zurecht als sein damaliger Teamkollege Mark Webber. Aber auf dieses Jahr hin wurde das komplette Pirelli-Sortiment noch um eine Stufe härter.

Endlich ist Land in Sicht!

Vettel hat es also gleich mit einem ganzen Haufen von Problemen zu tun. Aber jetzt, fünf Rennen vor Saisonabschluss, scheint endlich Land in Sicht: In Singapur bot der Weltmeister seine beste Leistung überhaupt in dieser Saison. Dabei hatte das GP-Wochenende auch im südostasiatischen Stadtstaat nicht

nie wieder»



Lichtblick beim Nachtrennen: Erste Führungsrunden und Platz 2



Schwierige Aufgabe: Vettel mit seinem Renningenieur Rocquelin



Ricciardo vs. Vettel: Es steht 3:0

SEBASTIAN VETTEL (5., 124 WM-PUNKTE)

DANIEL RICCIARDO (3., 181 WM-PUNKTE)

Qualifying	Rennen	GP	Rennen	Qualifying
13.	DNF (Motor)	Australien	2./DQ (Benzindurchfluss)	2.
2.	3.	Malaysia	DNF (Aufgabe)	5.
11.	6.	Bahrain	4.	3. (+10)
3.	5.	China	4.	2.
10. (+5)	4.	Spanien	3.	3.
4.	DNF (Antrieb)	Monaco	3.	3.
3.	3.	Kanada	1.	6.
13.	DNF (Aufgabe)	Österreich	8.	5.
2.	5.	Grossbritannien	3.	8.
6.	4.	Deutschland	6.	5.
2.	7.	Ungarn	1.	4.
3.	5.	Belgien	1.	5.
8.	6.	Italien	5.	9.
4.	2.	Singapur	3.	3.

gut angefangen: Der Red-Bull-Pilot erlitt am Freitag einen Defekt an der Antriebseinheit und musste einmal mehr zuschauen. Helmut Marko konnte es kaum fassen. «So etwas ist uns noch nie passiert. Und schlimm ist, dass es immer wieder Seb trifft!»

Reicht's noch für einen Sieg?

Marko nannte im Übrigen auch ein paar Beispiele, wo nur unglückliche Umstände in dieser Saison einen Vettel-Sieg verhindert haben: «In Kanada hatten beide die gleich gute Chance, um zu gewinnen. Und in Budapest war es ganz ähnlich, aber dort hat das Safety Car dem Seb geschadet. Bei beiden Rennen hatten beide den gleichen

Speed, aber wegen Umständen ausserhalb unseres Einflussbereichs endeten beide Rennen zu Sebs Nachteil.» Sieht Marko bei seinem langjährigen Schützling Vettel bereits Selbstzweifel aufkommen? «Nein, wer das glaubt, kennt den Sebastian schlecht. Da tickt der ganz anders. Klar hat Sebastian eine schwierige Zeit hinter sich. Es ist ja auch nicht einfach, wenn du ständig irgendwelche technischen Probleme hast, während auf der anderen Seite der Garage mehr oder weniger alles glatt verläuft.»

Singapur war für Sebastian Vettel möglicherweise ein Meilenstein auf dem Weg zurück ganz an die Spitze. Aber vieles deutet auch darauf hin, dass

sich die Vettel-Fans noch bis 2015 gedulden müssen, ehe sie ihren Top-Fahrer wieder zu hundert Prozent in alter Stärke erleben. Denn eines weiss Vettel ganz genau: «Solche Probleme kannst du nicht kurzfristig aus der Welt schaffen. Sonst hätten wir diese Situation ja schon lange verändert.»

Als Sebastian Vettel nach dem Singapur-Nacht-GP auf seine Japan-Aussage von 2013 angesprochen wird, huscht ein kleines Lächeln über sein Gesicht: «Schwierig zu sagen, ab solche Zeiten noch einmal kommen werden. Da liegt noch ein weiter Weg vor uns. Aber wenn ich die grosse Qualität in unserem Team sehe, dann ist sicher nichts ausgeschlossen.» ♦

ZUM THEMA

Schwer missglückte Titelverteidigungen

»» **1951 – Giuseppe Farina (4.)** Der Weltmeister von 1950 feierte im darauf folgenden Jahr nur einen Sieg: in Spa. Und auch das war Glück. Denn der Sieger hätte Fangio heissen müssen. Der Teamkollege von Farina setzte beim Belgien-GP auf neue Räder. Die waren konkav, um Platz für die Brems-trommeln zu schaffen. Der Nachteil: Mit zunehmender Wärme klemmten sie. Fangios Reifenwechsel dauerte 14 Minuten. Farina sagte «danke» und gewann. »» **1954 – Alberto Ascari (25.)** Der erste Ferrari-Weltmeister wechselte 1954 zu Lancia. Doch der Schuss ging nach hinten los. Der später siegreiche D50 war erst beim letzten Rennen in Pedralbes (E) einsatzbereit. »» **1961 – Jack Brabham (11.)** 1960 wurde der Australier Weltmeister mit fünf Siegen in Serie. 1961 jagte ihn – immer noch bei Cooper – ein technischer Defekt am anderen. Der Frust sass so tief, dass Brabham 1962 sein eigenes Team gründete. »» **1962 – Phil Hill (6.)** Drei Podestplätze zu Beginn der Saison waren ein guter Anfang. Doch der Ferrari 156 war 1962 nicht mehr «state of the art». Hill wechselte zum Saisonende zu Porsche. »» **1965 – John Surtees (5.)** Mit dem 1512, dem Nachfolgemodell des Ferrari 158, war Surtees chancenlos. Ferrari war sogar so schwach, dass die Scuderia auf die letzten beiden Überseerennen in USA und Mexiko verzichtete! »» **1980 – Jody Scheckter (19.)** Die letzte F1-Saison des 79er-Weltmeisters wurde zur Katastrophe. Scheckter holte nur zwei mickrige Pünktchen – in Long Beach. In Kanada scheiterte der Südafrikaner an der Qualihürde. Zum Jahresende hängte er den Helm an den Nagel. Kleiner Trost: Teamkollege Gilles Villeneuve war mit dem 14. WM-Rang nicht sehr viel besser bedient.

»» **1982 – Nelson Piquet (11.)** Der Wechsel auf BMW-Turbopower verlief nicht ohne Nebengeräusche. Piquets Brabham wurde oft von technischen Problemen heimgesucht. Der Triumph in Brasilien (noch mit dem Cosworth-Motor) wurde ihm aberkannt, weil das Auto untergewichtig war. Immerhin: In Montreal holte er für BMW den ersten Sieg. »» **1983 – Keke Rosberg (5.)** Der Finne wurde 1982 mit einem GP-Sieg (und fünf Podestplätzen) Weltmeister. Im Folgejahr siegte er auch einmal (Monaco), stand aber insgesamt nur zweimal auf dem Stockerl. Der neue Honda-Turbo kam erst beim letzten Rennen in Südafrika. »» **1988 – Nelson Piquet (11.)** Der Wechsel von Williams zu Lotus zahlte sich für Piquet nicht aus. Zumindest nicht sportlich. Trotz Honda-Power – kein einziger Sieg. »» **1997 – Damon Hill (12.)** Nach Jody Scheckter 1980 der wohl bitterste Absturz



eines Weltmeisters. Bei Williams nicht mehr erwünscht, wechselte Hill zu Arrows. Dort gelang ihm beim Ungarn-GP beinahe die Sensation. Lange in Führung, wurde Hill erst in der letzten Runde von Jacques Villeneuve überholt, weil an seinem Auto die Hydraulik verrückt spielte. »» **1998 – Jacques Villeneuve (5.)** Mit Mecachrome- statt Renault-Power stand Villeneuve jr. auf verlorenem Posten. Wie Hill ein Jahr zuvor blieb auch Villeneuve bei seiner erfolglosen Titelverteidigung sieglos. »» **2009 – Lewis Hamilton (5.)** Das Jahr begann mit einer Disqualifikation in Australien. Hamilton wurde nachgewiesen, dass er die Stewards im Zusammenhang mit einem Überholmanöver von Trulli angelogen hatte. Erst eine Rundenerneuerung des McLaren MP4/24 machte Hamilton wieder konkurrenzfähig. Dank Siegen in Ungarn und Singapur schaffte er noch P5. ♦ CE

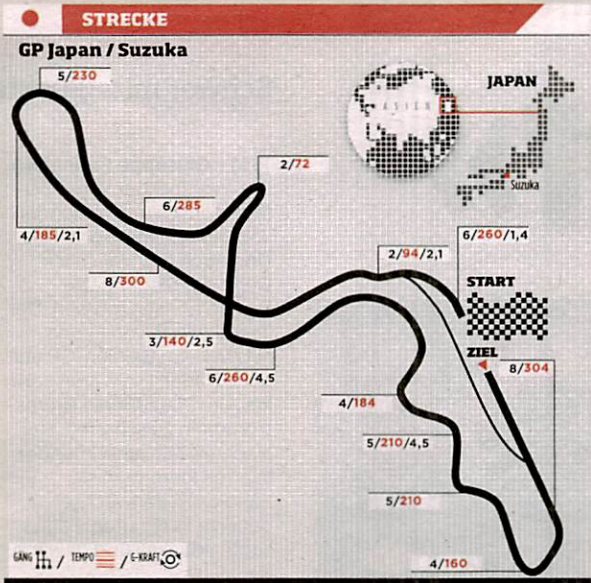


SUTTON-IMAGES.COM X 2



Grosjean: 2013 noch Dritter

VOLLGAS-ANTEIL	64%
GRIP-NIVEAU	Niedrig
ABTRIEBSLEVEL	Hoch
BREMSEN-VERSCHLEISS	Niedrig
GANGWECHSEL	57 pro Runde
BENZINVERBRAUCH	2,1 Liter pro Runde



Zeitplan und Statistik GP Japan/Suzuka

Freitag, 3. Oktober
 03.00–04.30 MESZ 1. freies Training
 07.00–08.30 2. freies Training

Samstag, 4. Oktober
 04.00–05.00 3. freies Training
 07.00–08.00 Qualifying

Sonntag, 5. Oktober
 08.00–10.00 Rennen (53 Runden)

Infos: www.suzukacircuit.co
 Streckenlänge: 5,807 km
 Rennstrecke: 307,573 km
 Verwendete Reifen: Medium/Hard

Sieger 2013:
 Sebastian Vettel (D), Red-Bull-Renault RB9, 1:26:49,301 h (= 212,484 km/h)

Pole-Position 2013:
 Mark Webber (AUS), Red-Bull-Renault RB9, 1:30,915 min (= 229,942 km/h)

Schnellste Runde 2013:
 Mark Webber (AUS), Red-Bull-Renault RB9, 1:34,587 min (= 221,016 km/h)

Streckenrekord: Kimi Räikkönen, 2005, in 1:31,540 min (= 228,372 km/h)

Ergebnis 2013: 1. Vettel, Red Bull; 2. Webber, Red Bull; 3. Grosjean, Lotus; 4. Alonso, Ferrari; 5. Räikkönen, Lotus; 6. Hülkenberg, Sauber; 7. Gutiérrez, Sauber; 8. Rosberg, Mercedes; 9. Button, McLaren; 10. Massa, Ferrari.

Boxenstopp-Strategie des Siegers 2013: 2 Stoppes – Rd. 14 (von Medium auf Hard), Rd. 37 (von Hard auf Hard)

Die meisten Siege: Michael Schumacher 6
Die meisten Poles: Michael Schumacher 8

Renault 3.5 Le Castellet

Zweimal

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Carlos Sainz jr. hat in Le Castellet zu alter Form zurückgefunden. Der Spanier liess seinem Titelkontrahenten Roberto Merhi keine Chance. Jetzt fehlen ihm noch sechs Pünktchen.

Es war die beste Antwort, die er geben konnte: Carlos Sainz jr. gewann in Le Castellet beide Läufe zur Renault 3.5 und liegt nun vor dem Finale in Jerez 44 Zähler vor seinem letzten Widersacher Roberto Merhi.

Der Sohn des ehemaligen Rallye-Weltmeisters müsste bei seinem Heimspiel viel falsch machen. Merhi kann mit zwei Siegen maximal 50 Punkte holen. Sainz reicht also ein siebter Platz, um den Titel zu holen.

Das sollte er schaffen. An seinem bisher schwächsten Wochenende in Moskau hat er acht Punkte (P6) geholt. Er müsste also in Jerez im ersten Rennen einen Nuller schreiben (bei einem Sieg von Merhi), damit es nochmals spannend wird.

Sieben Siege – neuer Rekord

Sainz hat die Kurve in Le Castellet nicht umsonst gekriegt. Der junge Spanier hat Hilfe bekommen. «Nachdem er im Red-Bull-Förderprogramm gegen Max Verstappen den Kürzeren gezogen hat und auch in Budapest Probleme bekundete, haben wir ihm einen Mentaltrainer zur Seite gestellt», sagt sein Teamchef Jean-Paul Driot. Und das scheint offenbar genützt zu haben. Sainz blieb in Südfrankreich fehlerlos. Dass nicht (wie erwartet) er, sondern Verstap-



Roberto Merhi: Nach Le Castellet nur noch theoretische Chancen

Renault 2.0 Eurocup

De Vries schon Meister

Den Titel in der Renault 2.0 Alps hatte Nyck de Vries schon vor drei Wochen gewonnen. Nun legte der McLaren-Junior in der prestigeträchtigsten 2-Liter-Klasse, dem Eurocup, nach und sicherte sich in Le Castellet vorzeitig die Meistertitel.

Prozent gestimmt. Ausserdem: Das war mein drittes Jahr im Eurocup. Es war langsam an der Zeit, dass ich den Titel hole.»

Für den Koiranen-Pilot hätte das Wochenende nicht besser laufen können: zweimal Pole, zweimal ganz oben auf dem Podest und zweimal die schnellste Runde. Und trotzdem war der Niederländer nicht ganz zufrieden. «Von aussen betrachtet sah es nach einem perfekten Wochenende aus. Aber heute morgen hat meine Leistung trotz Pole-Position nicht hundert

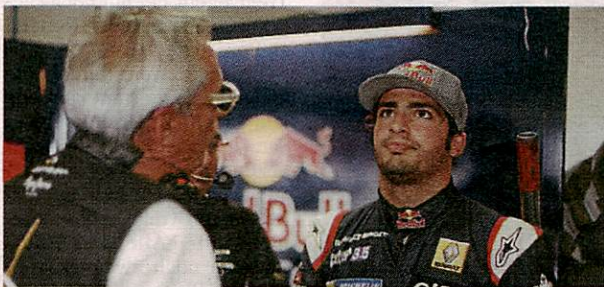
Bester Deutschsprachiger (es waren nur Schweizer am Start) wurde einmal mehr Kevin Jörg Der Kaufmann-Kutscher belegte die Ränge 7 und 6. ♦ CE



Der neue Meister: Nyck de Vries

WM-STAND FAHRER	TOTAL	WM-STAND KONSTRUKTEURE																		
		Melbourne/AUS 16.3.	Sepang/MAL 30.3.	Sakhir/BRN 6.4.	Shanghai/RC 20.4.	Barcelona/E 11.5.	Monte Carlo/MC 25.5.	Montreal/CDN 8.6.	Spielberg/A 22.6.	Silverstone/GB 6.7.	Hockenheim/D 20.7.	Hungaroring/H 27.7.	Spa/B 24.8.	Monza/I 7.9.	Singapur/SGP 21.9.	Suzuka/J 5.10.	Sotschi/RUS 12.10.	Austin/USA 2.11.	São Paulo/BR 9.11.	Abu Dhabi/UAE 23.11.
1. Lewis Hamilton (GB)	241	-	25	25	25	25	18	-	18	25	15	15	-	25	25	-	-	-	-	-
2. Nico Rosberg (D)	238	25	18	18	18	18	25	18	25	-	25	12	18	18	-	-	-	-	-	-
3. Daniel Ricciardo (AUS)	181	00	-	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25	10	15	-	-	-	-	-
4. Fernando Alonso (E)	133	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6	-	12	-	-	-	-	-
5. Sebastian Vettel (D)	124	-	15	8	10	12	-	15	-	10	12	6	10	8	18	-	-	-	-	-
6. Valtteri Bottas (FIN)	122	10	4	4	6	10	-	6	15	18	18	4	15	12	0	-	-	-	-	-
7. Jenson Button (GB)	72	15	8	-	0	0	8	12	0	12	4	1	8	4	-	-	-	-	-	-
8. Nico Hülkenberg (D)	72	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	-	1	0	2	-	-	-	-	-
9. Felipe Massa (BR)	65	-	6	6	0	0	6	0	12	-	-	10	0	15	10	-	-	-	-	-
10. Sergio Pérez (MEX)	45	1	-	15	2	2	-	0	8	0	1	-	4	6	6	-	-	-	-	-
11. Kimi Räikkönen (FIN)	45	6	0	1	4	6	0	1	1	-	0	8	12	2	4	-	-	-	-	-
12. Kevin Magnussen (DK)	39	18	2	-	0	0	1	2	6	6	2	0	0	1	1	-	-	-	-	-
13. Jean-Eric Vergne (F)	19	4	-	-	0	-	-	4	-	1	0	2	0	0	8	-	-	-	-	-
14. Romain Grosjean (F)	8	-	0	0	-	4	4	-	0	0	-	-	-	0	0	-	-	-	-	-
15. Daniil Kvyat (RUS)	8	2	1	0	1	0	-	-	-	2	-	0	2	0	0	-	-	-	-	-
16. Jules Bianchi (F)	2	-	-	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
17. Adrian Sutil (D)	0	0	-	-	-	0	-	0	0	0	-	0	0	0	-	-	-	-	-	-
18. Marcus Ericsson (S)	0	-	0	-	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-
19. Pastor Maldonado (YV)	0	-	-	0	0	-	-	0	0	0	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-
20. Esteban Gutiérrez (MEX)	0	0	-	-	0	0	-	0	0	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-
21. Max Chilton (GB)	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-
22. Kamui Kobayashi (J)	0	-	0	0	0	-	0	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-
23. André Lotterer (D)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	479	25	43	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18	43	25	-	-	-	-	-
2. Red Bull Racing	305	-	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35	18	33	-	-	-	-	-
3. Williams Martini Racing	187	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15	27	10	-	-	-	-	-
4. Scuderia Ferrari	178	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18	2	16	-	-	-	-	-
5. Sahara Force India F1 Team	117	9	10	25	10	3	10	10	10	4	7	-	5	6	8	-	-	-	-	-
6. McLaren Mercedes	111	33	10	-	0	9	14	6	18	6	1	8	5	1	-	-	-	-	-	-
7. Scuderia Toro Rosso	27	6	1	0	1	0	-	4	-	3	0	2	2	0	8	-	-	-	-	-
8. Lotus F1 Team	8	-	0	0	0	4	4	-	0	0	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-
9. Marussia F1 Team	2	0	0	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
10. Sauber F1 Team	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-
11. Caterham F1 Team	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-

P1 dank Mentaltrainer



Mit Mentaltrainer zum Erfolg: Teamchef Driot und Carlos Sainz jr.

pen ins Formel-1-Cockpit von Toro Rosso befördert wurde, merkte man ihm in Le Castellet jedenfalls nicht (mehr) an.

«Es war ein nahezu perfektes Wochenende», sagte Sainz. «Ich wollte im zweiten Rennen unbedingt schon am Start in Führung gehen. Pierre (Gasly, Pole-Sitter, d. Red.) hat es mir aber nicht einfach gemacht. Es

war eng in der ersten Kurve. Aber irgendwie habe ich es geschafft. Zum Zeitpunkt der Boxenstopps hatte ich etwas Schiss vor einer Safety-Car-Phase. Aber alles lief glatt.»

Seine Meisterschaftschancen schätzt Sainz sehr gut ein. Aber er gibt zu bedenken, dass der Titel erst dann im Trockenen sei, wenn auch mathematisch

nichts mehr geht. «Ausserdem», so Sainz, «möchte ich die Saison vor heimischem Publikum mit einem Sieg beenden.»

Sieben davon hat das «Mata-dörchen» aus Madrid bereits auf seinem Konto. Das ist neuer Worldseries-Rekord. «Wenn mir das vor dieser Saison jemand gesagt hätte, hätte ich es nicht geglaubt», sagt Carlos jr.

Für Robert Merhi, den letzte verbleibenden Titelanwärter, ist Jerez eine Alles-oder-nichts-Station. «Ich kann nur noch gewinnen», meint Merhi, der in Le Castellet Fünfter und Vierter wurde. «Aber wenn man die Ausgangslage betrachtet, dann sind meine Chancen sehr klein. Trotzdem werde ich in Jerez nochmals alles versuchen, um den Spiess umzudrehen.»

Einer, der Merhi in Le Castellet die Show gestohlen hat, war

Pierre Gasly. Der Franzose im Dienste von Arden (und Red Bull) fuhr bei seinem Heimrennen zwei zweite Plätze nach Hause. Ganz glücklich war Gasly, der in Le Castellet zum ersten Mal auf Pole stand, aber nicht. «Es ärgert mich schon ein wenig, dass ich die Pole nicht in einen Sieg verwandeln konnte. Aber ich war in der ersten Kurve auf dem letzten Drücker und musste hinterher mitanschauen, wie Carlos davonzog, weil ich mir neben der Piste viele «Marbles» aufgelesen habe.»

Hinter Gasly belegte Oliver Rowland (in Lauf 2) den dritten Platz. Den hätte er eigentlich auch im ersten Durchgang verdient gehabt. Doch dem Briten wurde in Turn 1 vom Franzosen Mathieu Vaxivière der linke Hinterreifen aufgeschlitzt. Dass der Lotus-Pilot dafür keine

Strafe bekam, war wohl nur seinem Heimvorteil zu verdanken.

Der zu tief gelegte Amberg

Für den Schweizer Zoël Amberg endete das Weekend punktlos. Dafür hat es mit SP6 noch gut angefangen. Aber am Start verlor Amberg einige Positionen. Und weil die Abstimmung am Auto zu tief geraten war, setzte der Wagen immer wieder auf. Kurz vor Schluss wurde Zoël mit einem unfairen Schubser von Norman Nato noch aus den Top 10 gekegelt. In Lauf 2 war der Luzerner chancenlos. Nach einem Dreher im Sonntags-Qualy (Problem mit der Federung) startete er mit den Reifen vom Vortag von ganz hinten.

Etwas besser erging es Marlon Stockinger. Der philippinisch-schweizerische Doppelbürger belegte in Heat 1 Platz 6. ♦



Start zum zweiten Lauf: Carlos Sainz jr. (links) gewinnt das Beschleunigungsduell gegen Pierre Gasly

FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Le Castellet/F, 5,842 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 22 Rdn.; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 22 Rdn.; 22/19; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken

1. Lauf: 1. Carlos Sainz (E/Dams) in 42:45,660 min (= 180,3 km/h); 2. Pierre Gasly (F/Arden) +4,568; 3. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +9,054; 4. Sergey Sirotkin (RUS/Fortec) +12,170; 5. Roberto Merhi (E/Zeta) +17,957; 6. Marlon Stockinger (RP/Lotus) +18,670; 7. Luca Ghiotto (I/Draco) +28,575; 8. Marco Sörensen (DK/Tech1) +32,454; 9. Matias Laine (FIN/Strakka) +32,768; 10. Norman Nato (F/Dams) +33,433; 11. Zoël Amberg (CH/AV) +37,474.

2. Lauf: 1. Carlos Sainz (E/Dams) in 42:02,446 min (= 183,4 km/h); 2. Pierre Gasly (F/Arden) +12,637; 3. Oliver Rowland (GB/Fortec) +19,676; 4. Roberto Merhi (E/Zeta) +22,253; 5. Jazeman Jaafar (MAL/ISR) +23,671; 6. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +24,653; 7. Sergey Sirotkin (RUS/Fortec) +33,820; 8. Will Stevens (GB/Strakka) +39,277; 9. Nicholas Latifi (CDN/Tech1) +41,967; 10. William Buller (GB/Arden) +42,392; – Ferner: 13. Marlon Stockinger (RP/Lotus) +54,613; 19. Zoël Amberg (CH/AV) 1 Rde.

Stand nach 15 von 17 Läufen: 1. Sainz 227 Punkte; 2. Merhi 183; 3. Gasly 172; 4. Rowland 138; 5. Sirotkin 107; 6. Stevens 97; 7. Nato 84; 8. Jaafar 73; 9. Stockinger 71; 10. Vaxivière 67; 11. Amberg 66; 12. Sörensen 42; – Teams: 1. Dams 311; 2. Fortec 245; 3. Arden 187; 4. zeta 183; 5. Lotus 159; 6. Strakka 136; 7. ISR 73; 8. AV 67; 9. Draco 52; 10. Tech 1 44; 11. Comtec 38; 12. Pons 20.

Nächstes Rennen: 18./19. Oktober, Jerez/E
Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de

Formel 4 Monza

Lance Stroll strauchelt

Der Kanadier Lance Stroll, dessen Vater in Verhandlungen mit den Formel-1-Teams von Sauber und Lotus steckt, stand schon vor dem Wochenende in Monza als Meister der italienischen Formel 4 fest. Ob er es deswegen etwas unbeschwerter angeht als sonst? Der siegvöhnte Stroll backte im königlichen Park jedenfalls kleinere Brötchen. Nur ein Podestplatz (P3 im zweiten Rennen) ist für einen wie Stroll bereits eine bittere Niederlage. Im dritten Lauf schied er nach einer Kollision mit Sennan Fielding sogar aus.

Dafür blühte ein ganz anderer auf: Mattia Drudi. Der Italiener gewann alle drei Rennen und

arbeitete sich dadurch in der Gesamtwertung auf Platz 2 vor.

Auch das Team Jenzer hatte Grund zum Jubeln. Alain Valenta sicherte sich – Trophy-Wertungs-bereinigt – zweimal den dritten Platz. Und Lucas Mauron setzte mit P6 im ersten Rennen auch eine Duftmarke. ♦ CE



Dreimal Platz 1: Mattia Drudi

NACHRICHTEN

Wann purzelt der Indy-500-Rekord?

IndyCar Ryan Hunter-Reay hat bei Tests auf dem IMS Bestzeit markiert. Der Andretti-Pilot, der auch beim Race of Champions in Barbados (13./14. Dezember) an den Start geht, kam auf einen Rundenschnitt von ca. 231 mph (=371,75 km/h). Zum Vergleich: Ed Carpenter holte 2014 die Pole mit 371,86 km/h. Den Rekord hält immer noch Arie Luyendyk. Der Niederländer wurde 1996 mit einem Schnitt von 382,205 km/h gestoppt. Diese Bestmarke haben die Indy-500-Organisatoren für die Jubiläumsausgabe 2016 (mit besseren Reifen) im Visier.

Lotterer kollidiert, Nakajima führt

Super Formula Rückschlag für André Lotterer in der Super Formula. Der Duisburger war beim Rennen in Sugo in der ersten Kurve in eine Kollision mit Takuya Izawa und dem bis dato Gesamtführenden João Paulo de Oliveira verwickelt. Nutzniesser des Doppelausfalls an der Spitze war Tomoki Nojiri. Der 25-jährige Japaner gewann das letzte Rennen vor dem Finale knapp vor Kazuki Nakajima und Loïc Duval. Der ehemalige F1-Pilot Nakajima hat durch diesen zweiten Platz die Gesamtführung übernommen (33 Punkte). Lotterer liegt auf P3 mit 26,5 Zählern.

Stuvik vorzeitig Meister von Spanien

Euroformula Der Thailänder Sandy Stuvik hat in Monza vorzeitig den Titel in der Euroformula Open (ehemals spanische Formel 3) geholt. Stuvik siegte in beiden Läufen.

Scheider gründet eigenes Team

Formel 4 Seit 2010 fördert Timo Scheider mit einem eigenen Team junge Talente im Kartsport. Nun geht der zweimalige DTM-Champion einen Schritt weiter und startet 2015 zusätzlich mit einem eigenen Team in der neuen ADAC F4. ♦ MBM/CE

Strategie-Analyse Austin

Anatomie eines Pokers

Von GUSTAV BÜSING

Zum dritten Mal in dieser Saison ist der Ausgang eines Rennens der Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) entscheidend vom Wetter beeinflusst worden. Im Regen von Silverstone rutschten beide Audi aufgrund strategischer Fehler ins Abseits. In Le Mans sorgte ein kurzer Schauer dafür, dass Audi schuldlos sein drittes Auto verlor und Toyota für ein Auto zumindest jede Siegchance einbüßte. Vor gut einer Woche in Austin gewann Audi ein Rennen, bei dem dem Regenguss eigentlich nichts gegen den dritten Toyota-Saisonsieg sprach.

Mal abgesehen davon, dass die rote Flagge zur Unterbrechung des Rennens arg spät gezeigt wurde, war die gesamte folgende Prozedur zwar etwas verwirrend, aber regelkonform. In der 19-minütigen Unterbrechung sortierte die Rennleitung alle 29 Wettbewerber wieder hinter dem Safety Car, ob sie auf der Zielgeraden geparkt, gerade in der Box, irgendwo auf der Piste oder im Kiesbett gestrandet oder – nicht regelkonform – noch in die Box gefahren waren.

Natürlich war immer in solchen Situationen Glück und Pech im Spiel. Einige verloren an Boden, so zum Beispiel die Autos in der Boxengasse, weil Rennleiter Eduardo Freitas vernünftigerweise gestattete, dass vor dem Restart an den



Für den Restart auf Regenreifen gewechselt: An Audis Nummer 2 ging die Taktik am Ende auf

Autos auf der Zielgeraden Reifen gewechselt werden. Der Audi Nummer 2 hatte das Glück, die Box nur 16 Sekunden vor der roten Flagge verlassen zu haben. Beide Toyota konnten sich wegen ihrer Ausrutscher den Sieg definitiv abschminken.

Reifenpoker beim Restart

Beim Restart hinter dem Safety Car kamen faktisch nur noch drei Wagen für den Sieg in Frage: Der Audi Nummer 2 auf Regenreifen und mit Benoît Tréluyer am Lenkrad, der Audi Nummer 1 auf Regenreifen und mit Tom Kristensen sowie der

Porsche Nummer 14 auf profillosen Intermediates mit Neel Jani. Alle drei gingen mit vollem Tank in die restlichen drei Stunden und zwanzig Minuten.

Schon bald wurde an den drei Kommandoständen klar, welcher Reifen am besten zur langsam abtrocknenden Strecke passte. Im Schnitt der ersten fünf Runden fuhr Jani 2:03,767, Tréluyer kam auf 2:04,710 und Kristensen auf 2:04,975 Minuten. Über Funk loteten die Renningenieure von Audi mit ihren Piloten die Optionen aus. Nach sieben gefahrenen Runden wurde gehandelt: Tréluyer

kam an die Box und erhielt Treibstoff und Intermediates.

Getreu der Devise, nicht alle Eier in einen Korb zu legen, blieb Kristensen noch für weitere zehn Runden draussen, mit dem Ziel, bei genügend abgetrockneter Strecke direkt auf Slicks zu wechseln. Sein Zeitverlust: 45 Sekunden.

Porsche: Defekt auf Siegkurs

Am Ende von Runde 83 kam der führende Jani zur Box, erhielt Treibstoff, wechselte aber nicht die Reifen. Er verlor die Führung, sortierte sich aber mit nur 24 Sekunden Rückstand hinter

Tréluyer ein, der nur noch Diesel für weitere sieben Runden an Bord hatte.

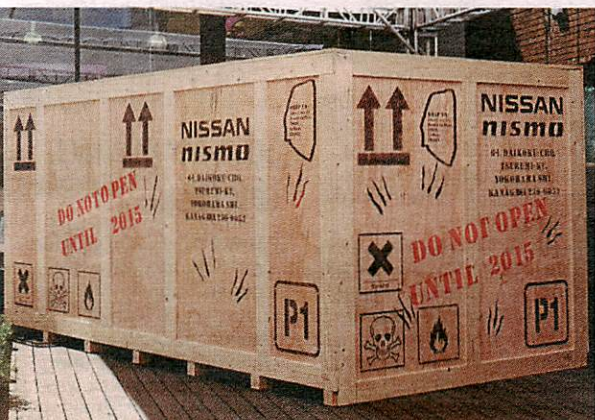
Die Lage zwei Stunden vor Zieleinlauf: Der stark fahrende Jani (noch immer auf seinem Satz Intermediates) führte 53 Sekunden vor Kristensen und 59 Sekunden vor Marcel Fässler, der von Tréluyer übernommen hatte. Alle drei Autos mussten noch zweimal stoppen. Der Plan von Leena Gade, Renningenieurin von Audis später siegreicher Nummer 2, sah vor, Fässler bis zum Ende auf seinem Reifensatz fahren zu lassen, sodass seine beiden Stopps kürzer als die von Porsche sein würden.

Das hätte nicht gereicht – der nach dem Stopp des Porsche und dem Wechsel auf Marc Lieb wieder führende Schweizer musste selbst noch möglichst viele Sekunden herausfahren. Mit noch 75 Minuten auf der Uhr absolvierte Fässler seinen vorletzten Stopp, brauchte aber bis zum Ende noch einen weiteren, jedoch für nur noch rund 20 Liter Diesel. Lieb war noch nah genug dran, um wieder in Führung zu gehen, doch sein letzter Stopp würde rund zehn Sekunden länger dauern.

Doch der Defektteufel brachte alle um ein extrem enges und spannendes Finale. Das Pendel im Strategie-Schach zwischen Audi und Porsche schwang in Richtung Ingolstadt. Der Turbolader im Porsche lieferte nicht mehr die volle Leistung, sogar der zweite Audi und der Toyota Nummer 8 schlüpfen noch vorbei aufs Podium. ♦

Nissan

GT-R LM: Roll-out im November



Nissan geheimnisvoll: Im November wird die Kiste «geöffnet»

Es gibt Lebenszeichen eines Projekts, um das es in den vergangenen vier Monaten verdächtig still geworden war: dem Einstieg von Nissan in die Topkategorie LMP1-H der (WEC).

Am Rande des Laufs in Austin bestätigte der japanische Hersteller aus dem Renault-Konzern, dass ein erstes Monocoque des Nissan GT-R LM fertig sei, ein zweites gerade den Autoklaven verlassen habe. Darren Cox, Nissans Motorsport-Chef, zum weiteren Zeitplan: «Das Roll-out des Autos wird in der ersten November-

Woche in den USA stattfinden. Dort werden wir auch das gesamte Testprogramm im Winter absolvieren. Die offizielle Vorstellung ist für den 8. Dezember in Florida geplant.»

Basis in Ex-Forsythe-Räumen

Cox wollte zwar nicht bestätigen, dass Dan Gurneys Firma All-American Racers in Kalifornien der Chassis-Partner ist, es ist jedoch klar, dass das Fahrzeug in den USA entsteht. Dort richtet Nissan in den früheren Räumen des Champ-Car-Teams Forsythe in Indianapolis eine Basis ein. Das bei der Vorstellung des Projekts im Mai als re-

volutionär angekündigte Antriebskonzept samt Hybrid entsteht unter Federführung des Motorsport-Arms Nismo in Japan und England.

Im Frühjahr 2015 wird das Team eine Basis im englischen Cranfield beziehen. Trotz bisher nur geringer Verzögerungen ist der Zeitplan zumindest ehrgeizig. Der diesjährige Newcomer Porsche startete den Fahrbetrieb bereits im Juni 2013. Noch fehlen Fahrer fürs Testprogramm. Heisse Kandidaten sind Nick Heidfeld, Nicolas Prost und Simon Pagenaud, jedoch alle ohne Erfahrung mit aktuellen Hybrid-Autos. ♦ GB

Langstrecken-WM

LMP2: Zukunft sieht gut aus

Der Teilnehmerschwund, der die LMP2-Klasse der Langstrecken-WM (WEC) in dieser Saison erfasst hat, scheint auf mittlere Sicht gestoppt zu sein.

Starterfelder von nur vier bis fünf Prototypen 2014 sind ein Hinweis darauf, dass das wirtschaftliche Klima in zahlreichen Ländern noch immer wenig stabil ist. Wie auch immer die konkreten Umstände gewesen sein mögen: Zwei gemeldete LMP2 von Millennium Racing traten nie an, der von Technikproblemen geplagte Dome von Strakka Racing soll erst beim Saisonfinale in São Paulo zu sehen sein. Andere potenzielle Teilnehmer wechselten in die kostengünstigere ELMS.

Doch jetzt scheint sich die LMP2-Szene positiv für die Weltmeisterschaft zu entwickeln. Sowohl Onroak-Chef Jacques Nicolet als auch die Verantwortlichen bei HPD (Honda) registrieren konkretes Interesse bei US-Teams am Erwerb von neuen, geschlossenen LMP2-Autos wie dem Ligier JS P2 oder dem HPD ARX-04b. Und ein Teil dieser Teams plant nicht nur für die USCC, sondern, wie Krohn oder ESM,

auch für Le Mans und einzelne WEC-Läufe. Dazu denkt auch das eine oder andere ELMS-Team, wie zum Beispiel Alpine, über einen Aufstieg nach.

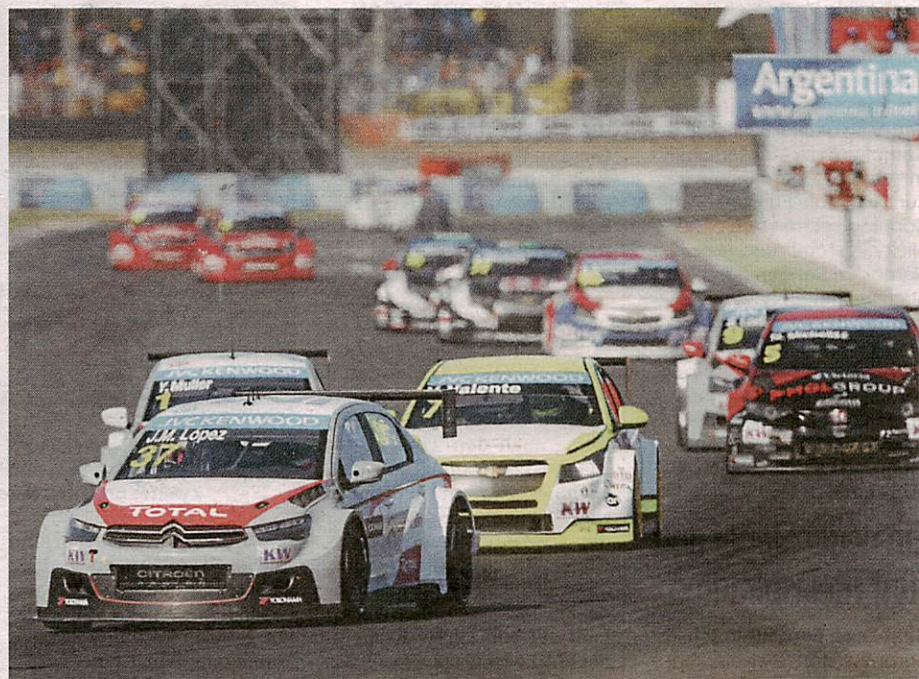
Brabham will zurückkehren

Voraussetzung ist allerdings – wie immer –, dass ein ausreichendes Budget gefunden werden kann. Einen ganz neuen Weg geht in dieser Hinsicht Le Mans-Sieger David Brabham. Nachdem die Familie sich nach langen Bemühungen wieder die Namensrechte sichern konnte, bemüht sich der Sohn den einst von Sir Jack Brabham gegründeten Rennstall zu neuem Glanz zu führen. Das nötige Geld soll ein weltweites «Crowdfunding» über das Internet einbringen. Geplant sind drei Jahre LMP2, dann der Aufstieg in die Topklasse LMPI.

Der ACO hat inzwischen reagiert und seinen Plan, auch in der LMP2 reine Profifahrerbesetzungen zuzulassen, für 2015 vertagt. Hintergrund: Während die Bronze- und Silber-Piloten in der Regel die Teams finanzieren, kassieren Profis der Kategorien Platin und Gold für ihre Dienste Geld. Dann braucht das Team zwingend Sponsoren, die aber weiterhin rar sind. ♦ GB

Tourenwagen-WM

Alle gegen López



Das Bild der aktuellen Saison: José María López führt mit seinem Citroën das WTCC-Feld an

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Am Wochenende beginnt mit dem Premierenrennen der Tourenwagen-WM (WTCC) in Peking das letzte Saisontriplé. Citroën könnte sich bereits den Herstellertitel sichern. Die grosse Frage ist jedoch: Wer stoppt die Siegesserie von Leader José María López?

Seit über einem Vierteljahr ist Citroën-Pilot José María López jetzt schon unbesiegt. Damals gelang es im ersten Lauf von Spa-Francorchamps noch WM-Widersacher und Teamkollege Yvan Muller, den Argentinier von der höchsten Stufe des Podests zu verdrängen. Zugegeben: Danach waren es seither auch nur zwei Rennen – die aber dominierte López bei seinem Heimspiel in Termas de Río Hondo nach Belieben.

Yvan Muller, der jetzt schon 60 Punkte hinter seinem Widersacher liegt, ist nunmehr der einzige Pilot, der den WM-Leader aus eigener Kraft abfangen kann. Holt Muller immer die Pole-Position sowie acht Siege und López landet jeweils immer auf Start- und Rennplatz 2, dann sind am Ende beide punktgleich und Muller wäre mit mehr Laufsiegen Meister.

Citroën: WM-Titel in Shanghai?

Dieser Restverlauf der Saison ist natürlich extrem theoretisch. Und so, wie es sich in den ersten 15 Saisonrennen abspielte, spricht alles für den argenti-

nischen WM-Neuling. Knapp 39 Punkte liess dieser sich bisher pro Rennwochenende im Schnitt gutschreiben, bei Muller waren es gute 31. Und so könnte sogar ein Rekord aus dem Jahr 2011 in Gefahr geraten. Da stellte Muller mit 433 Punkten eine Rekordmarke auf, die López sogar übertreffen könnte. Dass er einen weiteren Rekord Mullers (neun Lausiege in einer Saison, 2012) zumindest einstellen wird, ist angesichts bisher sieben Erfolgen

Honda den Herstellertitel von Citroën in diesem Jahr nochmals verschieben könnten. Aktuell 237 Punkten Vorsprung müsste Citroën 285 machen, um bereits in Peking die WM-Krone zu übernehmen. Eine Entscheidung dürfte spätestens eine Woche später in Shanghai aber endgültig fallen – zumeist Honda sich bei der Entwicklung bereits ganz auf das Auto für 2015 konzentriert.

Für die bis zum letzten Jahr verwendeten WTCC-Boliden in der TC2-Klasse gibt es aus dem Engstler-Team Neuigkeiten. Bei der Mannschaft auf Wigginsbach im Allgäu wird der Macauer Filipe de Souza in zwei BMW 320 TC neben Franz Engstler ins Lenkrad greifen. Er wird bei allen vier Asien-Events dabei sein und das Asia Trophy mitfahren.

Abschiedsrennen für Oriola

Apropos TC2: Wie angekündigt wird Josep «Pepe» Oriola beim Finale in Macau sein WTCC-Comeback geben – in einem Seat Leon des Campos-Teams. Das jedoch nicht, um sich für ein eventuelles Werks-Cockpit in der WM zu empfehlen, sondern als Abschied aus der Serie. Nach eigener Aussage will der hochtalentierter Spanier 2015 in die neue TC3 International Series wechseln.

In Macau wird auch das Engstler-Team ein weiteres Auto einsetzen. Mit Mak K. Lok setzt man dabei auf einen weiteren Lokalmatador neben de Souza. ♦



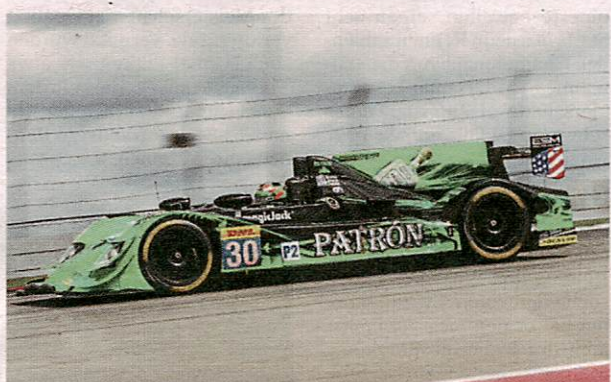
Yvan Muller



Pepe Oriola



Beliebt: Die neuen geschlossenen LMP2 wie der Ligier JS P2



Bei WEC-Start Blut geleckt: ESM peilt mehr Starts in der WM an

NACHRICHTEN
Das Titelrennen wird immer spannender

nt. GT Open Die Rennen im italienischen Monza brachten noch keine Vorentscheidung im Titelrennen. Im Gegenteil: Daniel Zampieri und Roman Mavlanov (Ferrari) brachten sich mit einem Laufsieg am Samstag nachdrücklich in den Kampf um die Meisterschaft mit ein und übernahmen gar kurzfristig die Führung. Am Sonntag setzten sich dann Nicky Pastorelli und Miguel Ramos in den Rennen durch und auch wieder an die Spitze der Gesamtwertung. Beim Finale in Barcelona am ersten November-Wochenende kämpften Pastorelli/Ramos (179 Punkte), Zampieri/Mavlanov (178) sowie Andrea Montermini/Niccolò Schirò (175) um den Titel.

Ein neuer Sieger und fünf Titelaspiranten

Seat Leon Eurocup Auch im europaweiten Seat-Markenkupol hat sich die Meisterschaftssituation in Monza noch einmal zugespitzt. Mit Manuel Gião hat sich im ersten Lauf ein weiterer Fahrer in die Liste der Rennsieger eintragen können – und damit auch den Anschluss zur Tabellenspitze geschafft. Im zweiten Lauf jubelte dann Julien Briché. Zwischen Leader Pol Rosell (52 Punkte) und Briché auf Tabellenrang 5 liegen vor dem Finale in Barcelona nur sieben Zähler. ♦ MBR

KOMPAKT

Renault Clio Eurocup Bei den Rennen in Le Castellet gingen die Siege an Mikael Azcona und Oscar Nogues. Nogues ist vor dem Finale in Jerez (18./19. Oktober) auch klarer Tabellenführer.

12h Budapest Rund zwanzig Fahrzeuge werden am Wochenende die 12h von Budapest in Angriff nehmen. Nicht dabei sind die Vorjahressieger von Blancpain Racing. Zu den Favoriten zählen die Sensationssieger der diesjährigen 24h von Dubai, Stadler Racing (Porsche 911 GT3 R) mit Adrian Amstutz sowie Mark und Rolf Ineichen, und der Hofor-Racing Mercedes SLS AMG GT3 mit Kenneth Heyer, Christiaan Frankenhout, Michael Kroll und Roland Eggimann. ♦ MBR

Tourenwagen-EM Enna-Pergusa

Finale mit viel Drama

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Erst am letzten Wochenende der Tourenwagen-EM (ETCC) entschieden sich die Titel in allen fünf Wertungen. Karamyshev ist Europameister in der «Königsklasse», Ulrike Krafft beste Lady und wie Andreas Pfister Klassen-Vize.

Der erste der beiden Rennläufe in Sizilien brachte bereits in drei Wertungen die Entscheidung: Nikolay Karamyshev (Chevrolet Cruze) gewann das Rennen, und so machte der Russe auch den Titel in der TC2T-Klasse endgültig fix. Gleiches galt für Petr Fulin (BMW 320si), der den Titel in der Zweiliter-Saugmotoren-Klasse TC2 verteidigen konnte.

Der dritte bereits feststehende Titel war nach dem ersten Lauf der von Ulrike Krafft in der FIA Ladys Trophy. Doch das Hauptaugenmerk der Diplom-Ingenieurin lag natürlich darauf, auch den Titel in der 1600er-Saugmotor-Klasse einzuheimen. Punktgleich mit Markenkollege Gilles Bruckner ging die Ford-Fiesta-Pilotin in den ersten Rennlauf. Von der Pole gestartet musste sie sich aber kurz darauf hinter dem Luxemburger einreihen und verlor den Anschluss. Bitter: Wegen eines Reifenschadens im letzten Umlauf fiel sie gar noch auf P3 hinter Teamkollege Christian Kranenberg zurück. Im letzten Lauf der Saison musste also noch mal ein klei-



Zweiter EM-Titel: Nikolay Karamyshev fuhr den TC2T-Titel im Campos-Chevy souverän ein

nes Wunder geschehen. Denn der Speed von Bruckner schien am Renntag stärker. Genau das bewahrheitete sich auch. Bruckner gewann auch den zweiten Lauf, knapp vor Kranenberg – und Krafft wurde abgeschlagen Dritte. Nach der perfekten ersten Saisonhälfte ein herber Rückschlag für die Amazone, die die ersten vier Läufe des Jahres noch gewinnen konnte.

Nachtschicht für Pfister-Team

Ein Ausfall am Salzburgring und ein Doppel-Nuller in Spa gaben letztlich den Ausschlag, nachdem Bruckner in der zweiten Saisonhälfte zudem immer stärker und so am Ende verdient Europameister wurde.

Ein Drama erlebte auf Sizilien auch Andreas Pfister (Seat Leon Supercopa) in der SMT-

Klasse. Weil Tabellenleader Aku Pellinen weder Budget noch Manpower für den Einsatz beim EM-Finale aufbieten konnte, musste der Finne aussetzen. Soweit, so gut für Pfister.



Andreas Pfister



Gilles Bruckner

Der Franke aus Obersfeld wurde im Qualifying aber unschuldig Opfer der Campos-Piloten Karamyshev und Igor Skuz. Diese crashten beim Ver-

suchen, sich gegenseitig Windschatten zu spenden, in einer der berühmt-berüchtigten Schikanen. Pfister konnte nicht mehr ausweichen und das schwer beschädigte Auto musste in einer Nachtschicht wieder flottgemacht werden.

Punktgleich mit Dmitry Bragin ging es in den Rennsonntag, wobei der Russe bei einem Crash im Warm-up noch seinen ganz persönlichen Schreckmoment erlebte. In den Rennen war gegen Bragin, der auch nicht gerade als Nasenbohrer gilt, dann aber für Pfister mit dem notdürftig zusammengebauten Auto nichts auszurichten, und so reichte es wie im Vorjahr «nur» zum Vizetitel. Die Siege in der SMT-Klasse holte sich Quereinsteiger Norbert Nagy aus Ungarn. ♦

Berg-ÖM St. Agatha

Uraltrekord ist passé

Über 12000 Zuschauer pilgerten ins oberösterreichische St. Agatha und erlebten einen hochklassigen Renntag bei Kaiserwetter. Vierzehn Jahren nach dem Fabelrekord von Lokalmatador Walter Leitgeb (Reynard F3000) knackte der Schweizer Eric Berguerand (Lola Cosworth) den Uraltrekord im ersten Lauf, setzte im abschließenden zweiten Durchgang noch einen drauf und schraubte die alte Rekordmarke um 1,3 Sekunden herab.

Halbwegs in Berguerands Region vorstossen konnte nur Patrik Zajelsnik im Norma Mugen V8, der die alte Bestmarke nur knapp verfehlte. Der Tscheche Dusan Neveril belegte weit abgeschlagen Rang 3.

Schnellster mit Dach wurde Erich Edlinger im BMW 320

IRL V8 auf Rang 4, der am Tourenwagenrekord von Georg Plaza aus 2007 kratzte.

Den Sieg bei den «echten» Tourenwagen feierte Andy Gabat (Ford Escort) und raubte Karl Schagerl (VW Golf G60) im Kampf um die Berg-ÖM gegen Lancia-Mann Felix Pailer Punkte. Bei den Rennwagen konnte Anton Mandl (Dallara F3) seinen ÖM-Titel vorzeitig verteidigen. ♦ TBU



Gesamtrang 2: Patrik Zajelsnik

Berg-SM

Ceylin-Aus war Gift

Die diesjährige Berg-SM gestaltete sich bei den Rennsportwagen zu einer souveränen Angelegenheit für Eric Berguerand mit seinem Lola-FA-99-Cosworth. Der 35-jährige Walliser triumphierte bei allen seinen acht Starts des neun Rennen zählenden Championships. Auf die Teilnahme in St. Ursanne-Les Rangiers hatte er aufgrund eines schweren Unfalls im Jahr 2007 verzichtet.

Ceylin-Aus schwächte Feld

«Eric ist ein würdiger Meister. Mit seiner professionellen Einstellung und Entschlossenheit sowie den guten Tagesbestzeiten hat er den Sieg verdient», zollt der bisherige Bergkönig Marcel Steiner seinem Nachfolger ehrlichen Respekt. Indes: Streckenrekorde purzelten in

diesem Jahr keine. Aufgrund eines Finanzskandals war Ceylin-Motorsport mit den Osella-Prototypen für Marcel Steiner, Joël Volluz, Julian Ducommun und Urs Müller nicht dabei, sodass der Meisterschaft viel Qualität verloren ging. Vermisst wurden auch Formel-Piloten wie etwa Thomas Amweg, die mit dem Swiss Cup im Rahmen der Remus-F3-Serie attraktivere Rennen fahren können. ♦ MG



Entthront: Bergkönig Steiner

ADAC GT Masters

Noch fast alles drin im grossen Saisonfinale

Am Wochenende findet auf der GP-Strecke des Hockenheimrings das Finale des ADAC GT Masters statt. Titelchancen haben Claudia Hürtgen und Dominik Baumann (BMW), Jaap van Lagen (Porsche) und vor allem René Rast und Kelvin van der Linde (Audi).

Beim Blick auf den Tabellenstand kann nur das Audi-Duo als Titelfavorit gelten. Volle 35 Zähler Vorsprung haben Rast und van der Linde vor dem grossen Finale. Basis für den ersten Verfolger Jaap van Lagen, den entsprechenden Rückstand wettzumachen, wäre also eine mindestens gleich hohe Punktausbeute. Zweimal P2 würde zum Beispiel 36 Zähler bedeuten – und dann müssen die bisher extrem konstanten Audi-Piloten noch zweimal leer ausgehen.

Die Chance dazu ist auf der anderen Seite aber in Hockenheim so gross wie sonst selten, gilt dort doch Topspeed als wichtiger Schlüssel zu schnellen Runden. Da der Audi tradi-

tionell an diesem Punkt am verwundbarsten ist, darf van Lagen sich noch Chancen ausrechnen. Der Porsche passt perfekt zur Streckencharakteristik – aber Achtung: Im letzten Jahr gab es auch zwei Audi-Podestplätze im badischen Motodrom.

Zweikampf in Teamwertung

Lediglich eine kleine Aussenseiterchance haben Claudia Hürtgen und Dominik Bau-

mann. Sie müssen beide Rennen gewinnen, Rast und van der Linde dürften aber maximal vier Zähler holen – dann wäre das BMW-Duo Meister.

In der Teamwertung geht es da noch enger zu. Das Team Prosperia C. Abt Racing führt und liegt somit auf Kurs Richtung Titelverteidigung. Aber mit nur 18 Punkten Rückstand hat das Schubert-Team noch sehr gute Chancen. ♦ MBR



Baumann/Hürtgen: Im Titelrennen der Fahrer nur Aussenseiter

United Sports Car Championship - «Petit Le Mans»

Jetzt ohne grosse LMP

Bei der 17. Auflage des «Petit Le Mans» am Samstag wird es auf jeden Fall eine Premiere geben. Erstmals wird sich kein LMP1-Team in die Siegerliste eintragen.

Da die «grossen» Prototypen, die seit der Erstauflage 1998 alle Rennen gewinnen konnten, nicht Teil der United Sports Car Championship sind, wird aller Wahrscheinlichkeit nach ein

Daytona-Prototyp oder LMP2-Fahrer sein. Als Favoriten, wenn es diese überhaupt gibt, gehen mit Christian Fittipaldi und João Barbosa die Tabellenführer ins Rennen. Mit drei Saisonsiegen liegen sie gleichauf mit dem Ganassi-Duo Pruett/Rojas – mit P6 als schlechtestem Resultat waren sie auch die konstantesten. Unterstützt werden sie von Sébastien Bourdais.

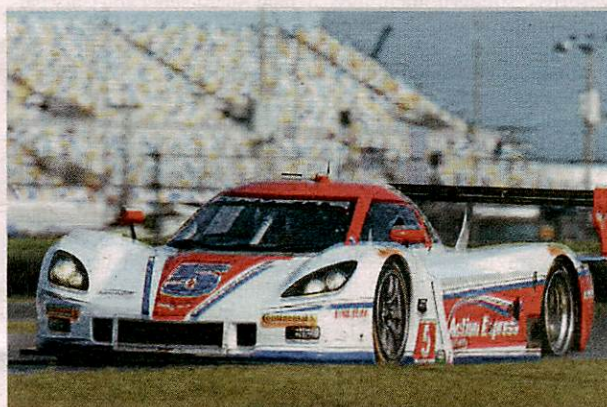
Dabei läuft es im Rennen über 1000 Meilen oder 10 Stunden auf der Road Atlanta auf einen Dreikampf hinaus: Diverse LMP2 und der Ganassi-Riley-Ford dürften auf Augenhöhe liegen und eine Entscheidung bei vielen vorausgesagten Gelb-

phasen erst kurz vor Schluss zu erwarten sein. Als Favoriten, wenn es diese überhaupt gibt, gehen mit Christian Fittipaldi und João Barbosa die Tabellenführer ins Rennen. Mit drei Saisonsiegen liegen sie gleichauf mit dem Ganassi-Duo Pruett/Rojas – mit P6 als schlechtestem Resultat waren sie auch die konstantesten. Unterstützt werden sie von Sébastien Bourdais.

Gelingt erneuter Falken-Coup?

In der GTLM-Klasse kommt es erneut zum Kampf der GT-Werksteams. Im Vorjahr siegte hier sensationell das Falken-Werksteam mit Wolf Henzler, Bryan Sellers und Nick Tandy. In diesem Jahr wurden Henzler/Sellers/Marco Holzer zur Seite gestellt. In der Gesamtwertung kommt es zum Duell zwischen der Viper von Jonathan Bomarito/Kuno Wittmer und der Corvette von Jan Magnussen/Antonio Garcia.

Die GTD-Kategorie ist mit 21 Fahrzeugen am stärksten besetzt. Favoriten gibt es dort, soweit das Auge reicht ... ♦ MBR



Mitfavoriten auf Gesamtsieg: Fittipaldi/Barbosa/Bourdais

BTCC Silverstone

Turkington Favorit

Dreimal Podium: Mit dieser Ausbeute (2./2./3.) machte sich Colin Turkington (BMW) beim vorletzten Saisonereignis in Silverstone endgültig zum Favoriten auf den Meistertitel. Der einzige, der ihm auf dem Gelände des ehemaligen Militärfeldflugplatzes erfolgreich die Stirn bieten konnte, war Jason Plato. Der MG-Pilot und zweifache Champion siegte in den ersten beiden Läufen und landete im letzten der drei Rennen, das Mat Jackson (Ford) dank Reverse Grid gewinnen konnte, knapp hinter Turkington auf P4.

Damit ist Plato der einzig verbliebene Fahrer, der Turkington beim Saisonfinale in

Brands Hatch (12. Oktober) realistischere Chancen auf den Titel streitig machen kann.

Überschattet wurde der Renn-Sonntag von einem schweren Unfall von Rob Collard (BMW), der sich mehrfach überschlug, aber zum Glück unverletzt blieb. ♦ MBR



Titelfavorit: Colin Turkington

DMV TCC Spielberg

Zwei Siege für Alpina

Doppel-Pole und -Sieg verzückten Fahrer Florian Spengler, Teameigner Hermann Wager und Alpina-Chef Andreas Bovenziepen gleichermaßen. Dahinter gab es jeweils einmal Platz 2 für Jürgen Bender (D/Corvette) sowie Verfolger Frédéric Yerly (CH/Mercedes), womit Bender Gesamtleader bleibt. «Knapp, aber vorne», strahlte der Ex-Champion.

Einen Super-Einstand feierten der amtierende Champion Markus Weege und Ex-F1-Pilot Karl Wendlinger. Beide Österreicher holten im Mercedes SLS AMG GT3 auf Anhieb je einen Podestplatz. Pech hatte Pagani-Zonda-Pilot Antonin Herbeck. Der Trainingszweite aus Prag

fiel zweimal aus. Probleme im Training bremsen oder eliminierten u. a. Christian Land (Mercedes) und fast auch Albert Kierdorf. Eine Kuriersendung aus Weissach rettete Kierdorf (Porsche 911 RSR), der von hinten noch Platz 5/6 und zwei Klassensiege holte. ♦ HTS



Bleibt Leader: Jürgen Bender

RCN/GLP

Meister im ersten Jahr

Der neue Meister der Rundstrecken-Challenge Nürburgring (RCN) heisst Christian Büllesbach. Dabei war die volle Saison für den ebenfalls in der VLN fahrenden Mann aus Königswinter ursprünglich gar nicht angedacht: «Als es zu Beginn so gut lief, haben wir dann kurzfristig ein wenig umgeplant», so der neue Champion, der im BMW Z4 von Adrenalin Motorsport beim Saisonfinale seinen sechsten Klassensieg in der Klasse V5 holte. Unterstützt wurde er dabei von Ex-VLN-Champion Daniel Zils.

Den Gesamtsieg holte sich auch beim letzten Lauf Christopher Gerhard im Cup-Porsche 911 GT3. Damit holte sich

der Viersener auch den Sieg im Gesamtsieger-Cup.

In der Gleichmässigkeitsprüfung (GLP) standen Holger Träger/Alexander Keller (VW Golf) bereits vor dem Finale als Meister fest. Auch beim letzten Rennen behielten sie aber ihre weisse Weste und holten Sieg Nummer 7. ♦ MBR



Meister: Büllesbach im Z4

Mattias Ekström (ganz vorne rechts) und das Abt-Team jubeln: Erster Saison-sieg für Audi nach mehr als einem Jahr



Zandvoort

Ende einer Durststrecke

Von KLAUS-ECKHARD JOST

Audi kann doch noch gewinnen: Mattias Ekström bescherte den Ingolstädtern nach 419 sieglosen Tagen endlich wieder einen DTM-Triumph. Noch länger war die Durststrecke für den Schweden: 1092 Tage. Mike Rockenfeller war der tragische Held.

Letzten Samstag strahlte Dieter Gass unbändige Zuversicht aus. «Wir haben mit fünf Fahrern unter den besten sechs eine hervorragende Ausgangsposition für den ersten Saison-sieg», sagte Audis DTM-Leiter. Am 4. August 2013 hatte Mike Rockenfeller in Moskau als letzter Audi-Pilot als Erster eine DTM-Ziellinie. Am Tag davor war der 30-Jährige auch seine letzte Trainingsbestzeit gefahren. Dies hatte er auch am Samstag in Zandvoort geschafft. Neben dem noch amtierenden Champ qualifizierte sich sein Nachfolger Marco Wittmann (BMW). Dahinter ein Audi-Quartett: Edoardo Mortara, Mattias Ekström, Jamie Green und Nico Müller.

Doch schon kurze Zeit später war dieses Quartett gesprengt. Ekström war um fünf

Plätze nach hinten versetzt worden, weil er angeblich Gary Paffett (Mercedes) auf einer schnellen Runde behindert hatte. «Gary war nicht wirklich schnell unterwegs», ereiferte sich Gass, «zudem konnte ihn Mattias nicht erkennen.» Molina hatte den Mercedes-Piloten verdeckt.

Der nächste Dämpfer folgte Samstagabend um 20.35 Uhr: Mortara wurde auf den letzten Startplatz zurückversetzt, weil sein Frontdiffusor nach Artikel 3,7 des technischen Reglements zu tief war. Er war einen Millimeter ausserhalb der Toleranz, die drei Millimeter beträgt. «Das darf nicht passieren», grantelte Audi-Motorsportchef Wolfgang Ullrich.

Start und mehr verloren

Für Marco Wittmann änderte sich durch die Dezimierung der Audi-Armada nichts an seiner Strategie. «Ich war schon häufig von vielen Audis umgeben», sagte der 24-Jährige, «ausserdem kann ich jetzt wieder risikoreicher fahren.» Entsprechend gab er vom Start weg Gas. Obwohl Pole-Mann Rockenfeller nach rechts innen zog, kam Wittmann vorbei. In Audis Box schüttelten Ullrich und Gass die Köpfe.

Wieder schien sich eine Wittmann-Alleinfahrt anzubahnen, denn der BMW-Pilot hatte schnell mehr als zwei Sekunden Vorsprung. In Runde vier wurde er eingebremst. Unfreiwillig. Adrien Tambay war beim Versuch, Gary Paffett zu attackieren, auf die Wiese gekommen, wo er seinen Audi nicht mehr unter Kontrolle halten konnte und in die Leitplanke knallte. Auf der engen Piste in Zandvoort bedeutet dies: Safety Car. Beim Restart konnte sich Wittmann wieder absetzen, doch er und sein BMW gingen nicht so schonend mit den weichen Hankooks um wie Rockenfellers Audi. In Runde 17 war der Neuwieder vorbei. Darauf gab's neue Reifen für Wittmann.

Schon eine Runde später musste das Safety Car wieder auf die Strecke. Daniel Junca della hatte Augusto Farfus von hinten angeschoben. «Was für ein heftiger Treffer», sagte der Brasilianer noch über Funk, «es war, als ob mich eine Rakete getroffen hätte.» Er stieg zwar etwas benommen aus seinem Auto, war aber unverletzt.

Nach den zwei Safety-Car-Phasen waren die Fahrer zwar noch vorne, die auf den weichen Optionsreifen gestartet

waren. Aber die, die beim Start auf Standardreifen gesetzt hatten, hatten nur wenig Rückstand. Mattias Ekström war als Neunter der Bestplatzierte von ihnen, als er in Runde 23 zum Räderwechsel reinfuhr.

Nun konnte der Schwede seine Aufholjagd beginnen. Vorerst blieben ihm jedoch nur drei Runden, denn nach einem Rempler von Christian Vietoris landete Nico Müller in einem Reifenstapel. Wieder wurde das Safety Car eingesetzt, um den Audi zu bergen. Nicht nur, dass Vietoris für diese Aktion nicht bestraft wurde, sorgte bei den Audi-Verantwortlichen für Verdruss, sondern auch, dass Rockenfeller wegen der dritten Safety-Car-Phase vorerst nicht zum geplanten Räderwechsel an die Box konnte.

Im eng beisammen liegenden Feld musste er sich schliesslich auf Platz 12 einreihen. Als 16. passierte Rockenfeller die Ziellinie. «Es kann nicht sein, dass der, der vorne alles richtig macht, am Ende mit leeren Händen nach Hause fährt», harderte der Champion 2013 mit den Regeln. Für ihn blieb der Titel «tragischer Held».

Doch diese vielen Fahrten hinter dem neutralisierenden Führungsfahrzeug können auch

den umgekehrten Ausgang beschieren: Edoardo Mortara musste nicht immer Lücken zu-fahren. Bereits nach dem zweiten Safety-Car-Einsatz lag der Italiener auf Platz 4. «Edo ist immer der grosse Fighter», lobte Gass, «manchmal übertreibt er es vielleicht.»

Drei Jahre ohne Sieg

Nach Rockenfellers Boxenstopp war Wittmann wieder der Führende. Doch nur eine Runde. Denn den auf weichen Pneu heranstürmenden Ekström konnte er nicht mehr halten. Da half ihm auch nicht die vierte Safety-Car-Phase, die nach einem Ausrutscher von Gary Paffett nötig geworden war.

Beim vierten Restart zog der Schwede wieder unaufhaltsam davon. Nach 1092 Tagen holte sich der mit 36 Jahren älteste DTM-Pilot seinen achtzehnten Sieg. «Schön, wenn man ein Rennen gewinnt», sagte der Schwede, «das letzte Mal ist lange her.» Genau am 2. Oktober 2011 in Valencia war das der Fall.

Damit hat sich Ekström auch in die beste Position für End-rang 2 im Championat gebracht. Er hat nun zwölf Punkte Vorsprung auf Vietoris. Und darf mit viel Zuversicht ins Finale in Hockenheim gehen. ♦



Saisonlauf in Zandvoort: Ekström vorm BMW-Duo Wittmann und Tomczyk



Regelopfer: Rockenfeller



Rausgeboxt: Farfus von Juncadella



Auch rausgeboxt: Müller von Vietoris

Mercedes

Die neue G-Klasse

Von ARNO WESTER

Das «G» steht in dem Fall nicht für Geländewagen, sondern für Geheimniskrämerei. Denn die Stern-Marke zog es bisher vor, über ihr umfassend modifiziertes neues DTM-Auto keine Details preiszugeben.

Wir fassen erst mal zusammen: Am 2. Juni 2014, einen Tag nach dem DTM-Rennen in Budapest, wurde bei Vorliegen eines gemeinsamen Antrags aller drei in der DTM vertretenen Hersteller Mercedes die Möglichkeit nicht konkurrenzfähige C-Coupé nach den Vorgaben des bestehenden Technischen Reglements weiterzuentwickeln sowie einen zusätzlichen Testtag in Anspruch zu nehmen.

Dieser fand am 16. September, zwei Tage nach dem DTM-Rennen auf dem Lausitzring, ebenfalls dort statt. Wie berichtet, haben die beiden Ex-DTM-Champions Paul di Resta und Gary Paffett in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren von Mercedes den letzten Feinschliff am C-Coupé vorgenommen. Christian Vietoris, der zu diesem Zeitpunkt punktbeste Mercedes-Fahrer in der DTM, wurde schliesslich auserkoren, das neue Auto in Zandvoort zu fahren.

Am 25. September, zwei Tage vor dem vorletzten Saisonlauf an der Nordseeküste, lief die Frist für die Weiterentwicklung ab. Am gleichen Tag wurde der modifizierte DTM-Mercedes vom Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) final abgenommen. Veränderungen dürfen seither und bis zur endgültigen Dokumentation durch den DMSB, die an diesem Dienstag (30.9.) am Stammsitz des Mercedes-Werkteams HWA in Affalterbach über die Bühne geht, nicht mehr vorgenommen werden. Laut DMSB muss Mercedes beim Saisonfinale in Hockenheim (19.10.) mit sieben neuen Autos an den Start gehen. Damit ist die so genannte Nach-Homologation endgültig abgeschlossen.

BMW entdeckt Raub-Bau

Wie gut der «neue» Mercedes ist, an dem vor allem im Bereich der Aerodynamik (siehe Fotos) und auch Kinematik Änderungen vorgenommen wurden, weiss möglicherweise nicht einmal Mercedes. Jedenfalls weigerte sich die Stern-Marke auch in Zandvoort weiter, Details zu den Veränderungen am DTM-Modell seines AMG-C-

Coupé zu machen. Aber: Wenn der erst 19 Jahre alte Pascal Wehrlein im Zandvoort-Qualifying in der Lage war, im «alten» DTM-Mercedes Streckenrekord (1:30,449 Minuten) zu fahren, lässt das die Vermutung zu: Mit dem neuen Silberpfeil geht es bald richtig vorwärts. Davon ist BMW-Motorsportdirektor Jens Marquardt offenbar (noch) nicht überzeugt, da er feststellte: «Ich weiss nicht, ob das ein Wunderauto ist.»

Konkreter wird ein BMW-Ingenieur, der nach erstem Augenschein und Blick in die Zeitenlisten folgendes Urteil fällt: «Das Auto ist ein Kompliment an uns. Die Front-Flips und die hinteren Radhäuser haben sie von uns kopiert.» Vor allem in Zandvoorts Streckensektor zwei, der viel Abtrieb verlangt, sei Vietoris gut unterwegs gewesen.

Der vom BMW-Mann gelobte Vietoris, der nach dem Qualifying noch über Probleme mit der Servolenkung klagte und der deshalb nur auf Startposition 18 stand, sagte nach P5 im Rennen: «Wir brauchen noch etwas Zeit, um das Potenzial des neuen Autos voll ausschöpfen zu können. Ich hoffe, dass wir die Lücke zu Audi und BMW, die es immer noch gibt, bald geschlossen haben.»

Experten sind der Meinung, dass die Lücke längst geschlossen worden ist. Dafür spricht auch der Streckenrekord von Wehrlein – und das auf einem Kurs, auf dem Mercedes seit 2010 nicht mehr gewonnen hat

und auf dem man laut einer offiziellen Aussage unter den momentanen Voraussetzungen auch nicht konkurrenzfähig sei!

2015 endlich achter Mercedes?

Unterdessen gibt es auch Ärger um das von der DTM-Dachorganisation ITR und auch von Audi und BMW geforderte achte Mercedes-Coupé für die Saison 2015. Die Rivalen aus Ingolstadt und München sind nach wie vor nicht begeistert, dass die Stuttgarter – wie schon 2013 – auch in diesem Jahr nicht mit der auch in Verträgen verankerten Anzahl von acht Autos an den Start gehen. Das soll sich nun für 2015 ändern.

«Sie können davon ausgehen, dass jeder Hersteller acht Autos einsetzt», sagte DTM-Chef Hans Werner Aufrecht der Nachrichtenagentur dpa. Und: «Das ist ein Agreement, das sie untereinander getroffen haben.» Demnach sei es in der kommenden Saison weder Mercedes noch Audi und BMW erlaubt, mit weniger Fahrzeugen zu starten. «Die Vereinbarung war möglich bis Ende Juni, dass sie sich auf eine andere Zahl einigen», erklärte der erste Mercedes-Einsatzpartner HWA das heikle Thema: «Die Vereinbarung lautet, jeder Hersteller setzt die gleiche Anzahl Autos ein.» Die Zahl, auf die sich die Hersteller geeinigt hätten, sei acht! Dagegen sagte Wolfgang Schattling, der DTM-Leiter von Mercedes, vielsagend: «Es ist unser Ziel, mit acht Autos anzutreten.» ♦

NACHGEHAKT BEI Hans-Jürgen Abt

(51/D): Der Abt-Teamchef über den ersten DTM-Sieg nach fast drei Jahren und das Qualitätsmanagement.



Von KLAUS-ECKHARD JOST

? Wie gross ist die Erleichterung über den ersten Sieg nach fast drei Jahren? Das lässt sich gar nicht in Worte fassen. Audi stand wirklich stark unter Druck. Aber wir waren super vorbereitet und wirklich heiss auf diesen Sieg. Das Ergebnis ist der Lohn für harte Arbeit. Und es war ein geiles Wochenende.

? Nach der Qualifikation am Samstag, als die beiden Abt-Piloten Mattias Ekström und Edoardo Mortara 5 respektive 20 Plätze zurückversetzt wurden, sah es absolut nicht nach einem Sieg aus... Zugegeben, wir sind ein hohes Risiko eingegangen. Mattias ist auf Standardreifen gestartet, Edo auf Options. Wir hatten schon insgeheim gehofft, dass etwas im Rennen

dazwischenkommt. Uns war klar, dass Mattias, wenn er keinen Fehler macht, hervorragende Chancen hat. Aber auch Edo hat seine Strategie perfekt umgesetzt. Insofern sind beide Strategien super aufgegangen.

? Mortaras Frontdiffusor war in der Quali zu tief montiert. Das war die dritte Nachlässigkeit in dieser Saison. Da muss doch das Qualitätsmanagement besser werden? Da will ich nicht widersprechen. Aber man sieht in solchen Situationen eben, dass drei Hersteller ans Limit gehen.

? Am Limit ja, aber doch nicht überm Limit? Wir müssen auf der sicheren Seite sein. Denn wenn wir die Meisterschaft gewinnen wollen, dürfen wir uns das nicht erlauben.



Mercedes neu (oben) und alt (unten): Front-Flips, Seitenschweller, Rückspiegel und Heckflügel aerodynamisch verfeinert – in Zandvoort erst nur am AMG-C-Coupé von Christian Vietoris



Höhepunkte des Rennens

Start: Wittmann passiert Rockenfeller und setzt sich an die Spitze.

5. Runde: Unfall von Tambay. Safety Car.

7. Runde: Das Safety Car kommt wieder rein.

10. Runde: Félix da Costa kollidiert mit di Resta im Kampf um P9. Der Schotter rutscht ins Kiesbett. Vorfall steht unter Beobachtung.

14. Runde: Wittmann verbrremst sich Ende Start/Ziel - Vorsprung schmilzt auf 0,162 Sekunden.

15. Runde: Rockenfeller greift Ende Start/Ziel an, Wittmann verteidigt P1.

16. Runde: Di Resta gibt auf.

17. Runde: Rockenfeller erobert die Führung. Wittmann kämpft mit Unterstauern. Wittmann, Tomczyk und Paffett an der Box.

18. Runde: Wittmann überholt Vietoris für P15. Unfall von Farfus nach einem Schubser von Juncadella. Zweite Safety-Car-Phase.

21. Runde: Das Safety Car kommt wieder rein.

22. Runde: Green überholt Müller für P2, auch Scheider geht vorbei.

23. Runde: Wittmann geht an Glock vorbei für P8.

24. Runde: Wittmann überholt Molina für P4.

25. Runde: DRS aktiviert.

26. Runde: Unfall Müller nach einer Berührung von Vietoris. Safety Car Nr. 3.

31. Runde: Restart. Ekström verbessert sich auf P8. Im Verlauf der Runde geht Ekström an Hand vorbei für P7. Molina im Kiesbett.

32. Runde: Ekström passiert Wehrlein, greift Tomczyk an.

33. Runde: Ekström passiert den führenden Wittmann.

34. Runde: DRS wieder erlaubt. Mehrere Fahrer wegen DRS-Nutzung unter Beobachtung.

35. Runde: Paffett im Kiesbett. Safety Car kommt zum vierten Mal.

38. Runde: Restart. Vietoris überholt Wehrlein für P5. Martin zieht nach (P6).

39. Runde: Spengler dreht Green im Kampf um P8. Der Vorfall ist unter Beobachtung.

41. Runde: Dreikampf um P4 zwischen Mortara, Vietoris und Martin.

42. Runde: Wehrlein überholt Martin für P6. Durchfahrtsstrafe für Spengler.

43. Runde: Letzte Runde. Martin erkämpft P6 zurück. Molina im Kiesbett.

Ziel: Ekström gewinnt vor Wittmann, Tomczyk, Mortara und Vietoris.

DEUTSCHE TOURENWAGEN-MASTERS / Resultate

Circuit Park Zandvoort/NL: 28. September 2014; 9. von 10 Läufen zur DTM; 185,201 km über 43* Runden à 4,307 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

Fahrer	Fahrzeug	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rdn.	Stopp/Reifen	P.
1. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	Abt	43	1:16:35,761	-	1:32,668	1: S-0	25
2. Marco Wittmann (D)	BMW M4	RMG	43	+7,414	-	1:32,411	1: 0-S	18
3. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	Schnitzer	43	+11,144	-	1:33,055	1: 0-S	15
4. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	Abt	43	+12,234	-	1:33,962	1: 0-S	12
5. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	43	+12,730	-	1:33,940	1: S-0	10
6. Maxime Martin (B)	BMW M4	RMG	43	+14,260	-	1:33,132	1: S-0	8
7. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	43	+15,128	-	1:33,450	1: 0-S	6
8. Robert Wickens (CDN)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	43	+16,182	-	1:33,532	1: S-0	4
9. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	Phoenix	43	+16,792	-	1:32,867	1: 0-S	2
10. Joey Hand (USA)	BMW M4	RBM	43	+20,736	-	1:33,412	1: 0-S	1
11. Vitaly Petrov (RUS)	Mercedes-AMG C-Coupé	Mücke	43	+21,518	-	1:34,166	2: S-0	0
12. Timo Glock (D)	BMW M4	MTEK	43	+23,799	-	1:34,051	1: 0-S	0
13. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	MTEK	43	+24,233	-	1:33,929	1: 0-S	0
14. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	Rosberg	43	+25,008	-	1:33,254	1: 0-S	0
15. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	Phoenix	43	+36,746	-	1:32,541	1: 0-S	0
16. Bruno Spengler (CDN)**	BMW M4	Schnitzer	43	+45,591	-	1:33,471	1: S-0	0
17. Daniel Juncadella (E)**	Mercedes-AMG C-Coupé	Mücke	43	+45,729	-	1:33,836	2: S-S-0	0
18. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	Abt	42	+1 Rdn.	-	1:33,806	1: S-0	0
19. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	34	+9 Rdn.	-	1:33,340	1: 0-S	0

* Das auf 44 Runden angesetzte Rennen wurde nach der Maximalfahrzeit von 75 Minuten abgewinkt. **Auf Endzeit plus 30 Strafsekunden addiert wegen Verursachens einer vermeidbaren Kollision.

Nicht klassiert:

Nico Müller (CH)	Audi RS 5	Rosberg	25	+18 Rdn.	Kollision	1:32,718	1: 0-S	-
Augusto Farfus (BR)	BMW M4	RBM	17	+26 Rdn.	Kollision	1:35,401	0: S	-
Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	16	+27 Rdn.	Kollision	1:33,460	0: 0	-
Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	Abt	4	+39 Rdn.	Unfall	1:32,802	0: 0	-

Ein Boxenstopp ist pro Rennen Pflicht. Dabei muss mindestens einmal der 2013 eingeführte weichere Optionsreifen («0») gefahren werden. Vom «Option» steht pro Pilot im Rennen nur ein Satz zur Verfügung. Er darf maximal über 50 Prozent der Rennstrecke benutzt werden. Vom Standardreifentyp, kurz «S» genannt, dürfen mehrere Sätze zum Renneinsatz kommen. Das Kürzel für Regenreifen lautet «R».

Durchschnittstempo des Siegers: 145,074 km/h

Schnellste Runde: Wittmann, 2. Runde, in 1:32,411 min (= 167,785 km/h)

Internet: www.dtm.com



QUALIFYING (SAMSTAG)

Q1 (13 min)			Q2 (11 min)		
1. Green	1:30,610	2. Green	1:30,452	1. Rockenfeller	1:30,713
2. di Resta	1:30,849	3. Mortara	1:30,464	2. Wittmann	1:30,739
3. Rockenfeller	1:30,994	4. Müller	1:30,494	3. Mortara*	1:30,757
4. Tomczyk	1:31,047	5. Tomczyk	1:30,681	4. Ekström**	1:30,869
5. Wittmann	1:31,055	6. Rockenfeller	1:30,755	5. Green	1:30,957
6. Wehrlein	1:31,060	7. Ekström	1:30,787	6. Müller	1:30,968
7. Ekström	1:31,074	8. Wittmann	1:30,832	7. Wehrlein	1:31,063
8. Mortara	1:31,075	9. Hand	1:30,892	8. Tomczyk	1:31,904
9. Paffett	1:31,191	10. Molina	1:30,908		
10. Glock	1:31,195	11. Paffett	1:30,965		
11. Spengler	1:31,257	12. Tambay	1:30,997		
12. Molina	1:31,313	13. di Resta	1:31,005		
13. Martin	1:31,363	14. Glock	1:31,027		
14. Müller	1:31,415	15. Spengler	1:31,102		
15. Vietoris	1:31,421	16. Scheider	1:31,118		
16. Tambay	1:31,473	17. Martin	1:31,425		
17. Hand	1:31,487	18. Vietoris	1:31,504		
18. Scheider	1:31,509				
19. Félix da Costa	1:31,611				
20. Farfus	1:31,668				
21. Wickens	1:31,673				
22. Juncadella	1:31,784				
23. Petrov	1:33,002				

Stand Fahrer	Stand Hersteller
1. Wittmann	1. BMW
2. Ekström	2. Audi
3. Vietoris	3. Mercedes-Benz
4. Mortara	
5. Rockenfeller	
6. Martin	
7. Wehrlein	
8. Tomczyk	
9. Spengler	
10. Wickens	

Stand Teams
1. BMW Team RMG
2. Audi/Abt Sportsline
3. Audi/Abt
4. Mercedes/AMG I
5. Audi/Phoenix
6. BMW Team Schnitzer
7. BMW/RBM

MSA-Rookiewertung***
1. Martin
2. Petrov
3. Félix da Costa
4. Müller

Die rot markierten Bestzeiten in Q2 und Q3 ergeben die Startaufstellung.
* Zurückversetzt auf P23 wegen zu tief montiertem Frontdiffusor.
** Zurückversetzt auf P7 wegen Behinderung von Paffett in der Quali
*** inoffizielle Wertung



Frühphase: Safety Car, Rockenfeller, Wittmann

Zukunftspläne

2015 schon in Japan?

Zum dritten Mal tagt an diesem Dienstag (30.9.) das Steering Committee von DTM, Super GT und International Motor Sports Association (IMSA). Treffpunkt ist diesmal Japans Hauptstadt Tokio.

Nach den vorherigen Meetings am Norisring (Juli 2013) und Daytona (Januar 2014) hatten die Verantwortlichen aus Japan, den USA und Deutschland zunächst ein weiteres Treffen für den 29. August in Suzuka im Rahmen eines SuperGT-Events vereinbart. Diese Idee wurde aber angesichts eines ursprünglich geplanten DTM-Rennens in Guangzhou (China) wieder verworfen. Statt aus dem Reich der Mitte machte sich eine Delegation des Deutschen Motorsport Bundes (DMSB) und der DTM-Dachorganisation ITR mit Hans Werner Aufrecht an der Spitze nun am vergangenen Sonntagabend unmittelbar nach dem Rennen in Zandvoort auf den deutlich längeren Weg nach Japan.



Aufrecht

Neue, aber billige Motoren

Hauptthema auf der Agenda: Die Überwachung des Technischen Reglements, vor allem im Hinblick auf den neuen Zwei-Liter-Turbomotor, der ab 2017 das momentan in der DTM verwendete V8-Triebwerk ablösen soll. Audi, BMW und Mercedes-Benz legen viel Wert darauf, dass man bei der Entwicklung des neuen Motors die Kosten im Auge behält. Das beinhaltet vor allem die Laufzeit, das Gewicht (teure Baumaterialien), die Homologationszeit sowie mögliche Entwicklungsschritte und bezieht sich auch auf die Aerodynamik und das Fahrwerk. Laut Aufrecht hat sich an der Zielsetzung, «dass 2017 alle an einem Strang ziehen», nichts geändert.

Ob es schon 2015, wie Anfang des Jahres in Daytona kommuniziert, erstmals einen gemeinsamen Event der DTM und der SuperGT in Japan gibt, ist noch in der Diskussion. Sollte es tatsächlich dazu kommen, wäre zudem ein neues Rennen in China - nach MSA-Informationen nur auf einer permanenten Rennstrecke wie dem Formel-1-Kurs in Shanghai - denkbar. Bevor es soweit ist, gilt es die zuletzt viel zu hohen logistischen und finanziellen Hürden zu überwinden. ♦ AW

Tony Stewart

Freigesprochen

Tony Stewart, der bei einem Sprint-Car-Rennen vergangenen Monat in einen Unfall mit tödlichem Ausgang für Kevin Ward Jr. verwickelt war, muss keine strafrechtlichen Folgen mehr fürchten. Zivilrechtlich kann Wards Familie jedoch weiterkämpfen.

«Ich bin natürlich etwas erleichtert, auch wenn mich dieser Unfall und die Erinnerungen bis an mein Lebensende be-

gleiten werden», entfährt es Tony Stewart vergangenen Mittwoch, nachdem ihn die von der Staatsanwaltschaft des Bundesstaats New York einberufene 23-köpfige Grand Jury für nicht schuldig am tödlichen Unfall befunden hatte.

Michael Tantillo, der zuständige Staatsanwalt, liess auf einer Pressekonferenz verlauten: «Wir haben mit vielen Zeugen gesprochen und auch das zur Verfügung stehende Videomaterial ausgewertet. Danach sind

wir zu der Überzeugung gelangt, dass Tony Stewart unschuldig ist.»

Im Zuge der Untersuchungen kam ausserdem heraus, dass Unfallgegner Kevin Ward Jr. unter Einfluss von Marihuana gestanden hat. Und zwar in einem Grad, der laut Tantillo «ausreichend war, um sein Urteilsvermögen zu beeinflussen».

Familie unterstellt Absicht

Strafrechtlich ist Stewart also ein freier Mann. Die Familie des verstorbenen Piloten hat aber bereits angekündigt, dass der Fall für sie noch nicht abgeschlossen ist, ein zivilrechtlicher Prozess wird also vermutlich folgen. Wards Familie ist vor allem überzeugt davon, dass Stewart dem Unfallgegner absichtlich «Angst machen» wollte, unterstellt dem Ex-NASCAR-Champ also vorsätzliches Handeln. Unter dem Strich trifft es aber wohl ein Statement von NASCAR am besten: «In dieser Tragödie gibt es keinen Gewinner.» ♦ MBR/WM



Erleichtert: Der von der Grand Jury freigesprochene Stewart

NASCAR Dover

4. Sieg für Gordon

Jeff Gordon hat auf der «Monster Mile» von Dover seinen vierten Saisonsieg geholt. Die ersten vier Fahrer sind aus dem Chase ausgeschieden.

Nach den zuletzt gesehenen Penske-Wochen mit Siegen von Brad Keselowski und Joey Logano gab es in Dover einen wahren Hendrick-Tag. Denn an der Spitze des Feldes war früh klar, dass Jeff Gordon und Jimmie Johnson das Tempo mitgehen können. Und nachdem der wieder einmal vom Pech geplagte Kevin Harvick in Führung liegend ausschied, war der Weg für Gordon frei. «Ich wusste früh, dass wir Keselowski schlagen können, aber Harvick war ein Problem», gab Gordon nach dem Rennen zu.

Fast wichtiger als der Kampf um den Sieg in einem schnellen, weil sehr ereignisarmen Rennen, war der Kampf um den Verbleib im Chase. Auch hier hatte mit Kasey Kahne ein Hendrick-Pilot Glück im Unglück: Ein Reifenschaden zwang zum Extra-Stopp, aber am Ende reichte es knapp zum Weiterkommen. Raus sind aber Kurt Busch, A. J. Allmendinger, Greg Biffle und Aric Almirola. ♦ MBR



Als letzter Fahrer den Chase-Erhalt geschafft: Kasey Kahne

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Dover/Delaware (USA): 400 Rdn. à 1,609 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
 1. Jeff Gordon (Chevrolet); 2. Brad Keselowski (Ford); 3. Jimmie Johnson (Chevrolet);
 4. Joey Logano (Ford); 5. Matt Kenseth (Toyota); 6. Kyle Larson (Chevrolet); 7. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 8. Ryan Newman (Chevrolet); 9. Clint Bowyer (Toyota); 10. Kyle Busch (Toyota); 11. Carl Edwards (Ford); 12. Denny Hamlin (Toyota); 13. Kevin Harvick (Chevrolet); 14. Tony Stewart (Chevrolet); 15. Brian Vickers (Toyota); 16. Paul Menard (Chevrolet); 17. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 18. Kurt Busch (Chevrolet); 19. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 20. Kasey Kahne (Chevrolet); 21. Greg Biffle (Ford); 22. Jamie McMurray (Chevrolet); 23. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 24. Austin Dillon (Chevrolet); 25. Danica Patrick (Chevrolet); 26. Marcos Ambrose (Ford); 27. Casey Mears (Chevrolet); 28. Aric Almirola (Ford); 29. Justin Allgaier (Chevrolet); 30. Cole Whitt (Toyota); 31. David Ragan (Chevrolet); 32. Reed Sorenson (Chevrolet); 33. David Gilliland (Ford).
 Stand nach 29 von 36 Rennen (Chase-Teilnehmer): 1. Keselowski 3000 Punkte; 2. Logano 3000; 3. Harvick 3000; 4. Johnson 3000; 5. Gordon 3000; 6. Kyle Busch 3000; 7. Earnhardt Jr. 3000; 8. Kenseth 3000; 9. Newman 3000; 10. Edwards 3000; 11. Hamlin 3000; 12. Kahne 3000; 13. Allmendinger 2077; 14. Kurt Busch 2073; 15. Biffle 2072; 16. Almirola 2061.
 Nächstes Rennen: 5. Oktober, Kansas City/Kansas (USA)
 Internet: www.nascar.com



PRÄSENTIERT

X-BOW BATTLE: RIJEKA

Titelentscheidung erst im letzten Rennen

Nach dem ersten Rennen beim finalen Event auf dem vor allem als Motorrad-Strecke bekannten Kurs im kroatischen Rijeka durfte sich Laura Kraihamer noch einmal Hoffnungen auf den Titel machen. Denn: Klaus Angerhofer als Meisterschaftsryvale und Tabellenführer hatte sich im Zweikampf um P2 mit Michael Grassl verschätzt, war dann ausgeritten und holte bis zum Rennabbruch (Motorschaden mit massivem Ölverlust bei Ernst Kirchmayr) «nur» noch bis auf P6 auf. Damit hatte er einige Punkte auf Kraihamer, die auf P4 kam, eingebüsst.

Im zweiten Lauf aber drehten sich die Schicksale praktisch um: Kraihamer, im Qua-

lifying schon von Getriebe-problemen geplagt nur auf P11, musste im Rennen mit einem Getriebschaden vorzeitig die Segel streichen. Angerhofer holte sich souverän den Sieg und so die Meisterschaft. Gesamttranz 3 ging an den Sieger von Lauf 1 und Pechvogel der Saison, Pavel Heinik.

Kleiner Trost für Kraihamer: Gemeinsam mit Uwe Schmidt holte sie in der «Battle Endurance» in Rijeka P2 hinter Petar Matic/Michael Grassl und damit ging auch der Titel in dieser Wertung an das österreichisch-deutsche Mixed-Duo.

In der «Masters»-Wertung setzte sich Ernst Kirchmayr gegen «Bob Bau» durch. ♦

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 1

Pos. Fahrer
1. Pavel Heinik (CZ)
2. Michael Grassl (D)
3. Petar Matic (SRB)
4. Laura Kraihamer (A)
5. Holger Baumgartner (A)
6. Klaus Angerhofer (A)
7. «Peter Pan» (A)
8. Uwe Schmidt (D)
9. Eyke Angermayr (A)
10. Harry Rath (A)

ERGEBNIS BATTLE-SPRINT 2

Pos. Fahrer
1. Klaus Angerhofer (A)
2. Ernst Kirchmayr (A)
3. Michael Grassl (D)
4. «Bob Bau» (A)
5. Holger Baumgartner (A)
6. Ingo Hartmann (D)
7. Uwe Schmidt (D)
8. Petar Matic (SRB)
9. Christoph Doppler (A)
10. Eyke Angermayr (A)



Angerhofer im Ziel: Sieg in Rijeka und Titel im X-Bow Battle

Rallye-WM

Erster Matchball für Ogier

Von REINER KUHN

Alle schauen nach Frankreich. Holt Sébastien Ogier auf heimischem Boden sechs Punkte mehr als VW-Teamkollege Jari-Matti Latvala, krönt er sich erneut zum Weltmeister. Neben dem Titelfavoriten wollen beim Heimspiel weitere Franzosen für Furore sorgen.

«Matchbälle zu verwerten, scheint nicht sein Ding», sagte VW-Sportchef Jost Capito über Latvala, der in Deutschland seinen VW Polo WRC und den Laufsieg plus eine satte Punkteausbeute leichtfertig in die Weinberge warf. Anders Teamkollege Ogier, der beim Heimspiel der Wolfsburger zwar patzte. Doch mit dem Australien-Erfolg baute der Franzose den Vorsprung in der Fahrerwertung vor dem drittletzten Saisonlauf auf 50 Zähler aus. Da bei den verbleibenden zwei Rallyes noch maximal 56 Punkte zu holen sind, ist die Rechnung einfach: Nimmt Vorjahressieger Ogier beim Heimspiel mindestens sechs Zähler mehr mit als Latvala, ist ihm der Titel sicher.

Leichter gesagt als getan. Denn längst ist der Finne in der Lage, das Tempo des Franzosen auf Festbelag mitzugehen: «Mit den Asphalt rallyes habe ich eine Rechnung offen. Nachdem ich in Deutschland so nah dran war, bin ich fest entschlossen, meinen ersten Sieg auf Asphalt ein-



So wie letztes Jahr: In seiner französischen Heimat will Ogier gewinnen – und den WM-Titel sichern

zufahren.» Trotz seines Siegeswillens – immerhin hat seit über 15 Jahren kein Finne mehr einen Asphalt-Lauf in der WM gewonnen – hat er den Titel abgeschrieben. «Für Sébastien müsste wirklich vieles schief-

laufen. Aber solange eine mathematische Chance besteht, gebe ich alles.»

Für Furore sorgen wollen auch Landsmänner von Ogier. Allen voran der «Monte»-Zweite Bryan Bouffier, der wie in

Deutschland neben Thierry Neuville und Dani Sordo ins Lenkrad des dritten Werks-Hyundai i20 WRC greift. Porsche-Werkspilot Romain Dumas setzt nach Einsätzen im Mini WRC und Ford WRC einen

selbst aufgebauten Porsche 911 R-GT ein und trifft im Porsche-Duell auf Altmeister François Delecour. Der Ex-Werksfahrer sitzt hinter dem Lenkrad des 911 R-GT von Richard Tuthill, der damit erste Erfahrungen in Deutschland machte.

Drei Österreicher am Start

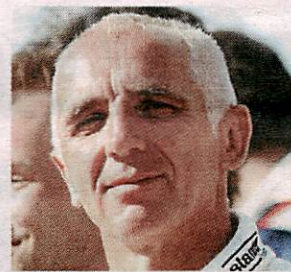
Von Freitag bis Sonntag gibt es zwischen Strasbourg (Rallyzentrum) und Mulhouse 18 Wertungsprüfungen über 303,63 WP-Kilometer (1226,38 Gesamtkilometer). 17 World Rally Cars bilden die Spitze des 97 Autos zählenden WM-Feldes. Neben den Werkspiloten von Volkswagen Citroën, Hyundai und M-Sport-Ford bringen die Privatiers Henning Solberg, Dennis Kuipers, Julien Maurin und der ansonsten in der WRC2 aktive Yuriy Protasov je einen Ford Fiesta WRC an den Start. Im nur neun Teams starken WRC2-Feld gilt Pontus Tidenmand als Favorit, bei den zehn WM-Junioren ist es Tabellenführer Stéphane Lefebvre. Christian Riedemann sagte den Einsatz wegen Budgetmangels ab. Dafür sind erstmals gleich drei österreichische Fahrer am Start: Jungtalent Christoph Brugger sammelt im Mitsubishi Lancer Evo X erste WM-Erfahrungen. Konrad Friesenegger und Thomas Mosburger bringen jeweils einen Opel Corsa OPC an den Start. Der Schweizer Jonathan Hirschi steuert einen R5-Peugeot 208 T16. ♦



Lokalhelden: Bouffier,...



...Porsche-Werkspilot Dumas...



...und Altmeister Delecour

Rallye-WM

Dominator

Im Hinblick auf den WM-Lauf in Frankreich testete Thierry Neuville in der belgischen Heimat. Bei der East Belgian Rallye in St-Vith holten er und sein Co Nicolas Gilsoul im Hyundai i20 WRC bei allen 13 Wertungsprüfungen die Bestzeit. Damit lag das Hyundai-Team im Ziel 3:24,7 Minuten vor Cédric Cherain/André Leyh (Ford Fiesta R5) und Herman Kobus/Erik de Wild (Ford Fiesta S2000). ♦ CF



Ganz schön flott: Neuville

Rallycross-WM Franciacorta

Solberg schreibt Geschichte

Petter Solberg hat es geschafft: Nach seinem Rallye-WM-Sieg von 2003 wurde er jetzt vorzeitig erster Rallycross-Weltmeister.

«Das ist unglaublich! Ich kann gar nicht glauben, was da gerade passiert ist. Mir fehlen die Worte!», schrieb Petter Solberg nach seinem Titelgewinn auf seiner Internetseite. Der bald 40-jährige Norweger ist der erste Automotorsportler, der zwei FIA-WM-Titel in völlig unterschiedlichen Disziplinen gewonnen hat. Er nutzte seinen Vorteil beim WM-Abstecher nach Franciacorta bei Brescia (I). 51 Punkte Vorsprung hatte Solberg auf Toomas Heikkinen – oder neun Zähler musste er auf den Finnen gutmachen.

Aber das war leichter gesagt als getan.

Nachdem Solberg das Training beherrschte, holte sich Timmy Hansen die Bestzeit im ersten Vorlauf. Qualifikationslauf 2 ging an Johan Kristoffersson. Solberg schlug sich der-

weil mit Motorproblemen und weiteren Ärgernissen herum. Weil der Motorblock des Citroën DS3 gerissen war, wurde über Nacht das Triebwerk eingebaut, das bereits in Kanada im Einsatz war. Damit holte sich Solberg den Sieg in Heat 3.

Beide Halbfinale wurden von den Fahrern des Teams Peugeot-Hansen gewonnen: Zuerst siegte Hansen, danach Timur Timerzyanov. Beim letzten Rennen des Tages setzte sich Hansen sofort an die Spitze des Sechserfeldes und fuhr seinem ersten WM-Lauf-Sieg entgegen. Solberg war Zweiter, bis etwa zur Hälfte der sechs Runden hinten rechts am Citroën die Aufhängung kollabierte. Dadurch verwies STCC-Star Richard Göransson den Norweger auf Rang 3, was aber für den vorzeitigen Titelgewinn reichte.

In der Klasse RX Lites machte der Deutsche Rallyemeister 2012, Mark Wallenwein, erste Rallycross-Gehversuche, verpasste auf Rang 8 jedoch den Einzug ins Finale. ♦ EL/WHJ



«Unglaublich!»: Solberg ist der erste Rallycross-Weltmeister

MotoGP

Bradl: Yamaha-Chassis

Von IMRE PAULOVITS

Stefan Bradl wird 2015 bei Forward-Yamaha mit bestem Material versorgt: Yamaha gab bekannt, dass sie Forward auch im nächsten Jahr mit Fahrwerks-teilen der Werks-Yamaha beliefern werden.

Obwohl Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis noch im Sommer bekräftigt hat, dass das Fahrwerksangebot an Forward mit Ende dieser Saison endet, gaben die Japaner in Aragón bekannt, dass sie Forward auch im nächsten Jahr mit Fahrwerkskomponenten beliefern werden. Yamaha Racing Principal Kouichi Tsuji: «Wir werden neben fünf Motoren pro Fahrer Rahmen, Schwingen und Umlenkhebel an das Team liefern. Welche Spezifikation von Rahmen, das werden wir bei den Wintertests herausfinden. Wir haben ja von jedem Baujahr mehrere Spezifikationen. Forward muss die Tanks, Verkleidungen, Federelemente und Bremsen selber einbauen, und die Open-Elektronik stellt andere Anforderungen an das Motorrad. So wollen wir mit den Fahrern bei den Wintertests herausfinden, welcher unserer Rahmen in diesem Umfeld am besten funktioniert, und diese dann bereitstellen.»

Stefan Bradl glaubt schon länger, dass sein Fahrstil sich für eine Yamaha M1 besser eignen müsste als für die Honda, nun bekommt der deutsche MotoGP-Pilot genau dieses Fahrwerk. Die Befürchtungen der Kritiker, Bradl würde mit dem Eigenbauahmen von Forward masslos ins Hintertreffen



Forward-Yamaha: Auch für 2015 komplettes Paket mit M1-Rahmen und Schwinge

geraten, bewahrheitet sich nach dieser Entwicklung also nicht.

Die Umbesinnung bei Yamaha, Forward auch weiterhin mit Fahrwerken zu versorgen, wurde von Hondas Entscheidung, die Production-Racer im nächsten Jahr mit diesjährigen Werksmotoren auszustatten, sicherlich mit beeinflusst, obwohl Kouichi Tsuji beteuert: «Yamaha empfindet eine Verantwortung gegenüber der Zukunft des MotoGP. Es war der Wunschtraum von Carmelo Ezpeleta, das technische Regelwerk so zu gestalten, dass die Privatteams näher an die Werksmaschinen rücken. In diesem Jahr haben wir gesehen, dass dies ausgeht, die Ren-

nen sind hochwertiger geworden. Dazu hat uns Forward mit ihren Ergebnissen positiv überrascht, und so haben wir entschieden, sie weiterhin mit dem umfassenden Paket zu beliefern.»

Grosse Hoffnungen an Bradl

Forward-Miteigentümer Giovanni Cuzari beteuert, dass Forward in Zukunft mit Stefan Bradl noch weiter vorne platziert sein will als heuer mit Aleix Espargaró. «Er hat bewiesen, dass er einer der schnellsten Piloten in dieser Klasse ist», so der Italiener. «Und jetzt haben wir auch das Paket, mit dem er sein Potenzial weiter ausschöpfen kann.»

Offiziell bestätigen wollte es sowohl bei Forward als auch bei Yamaha niemand, aber interne Quellen besagen, dass die Einigung mit dem bei Aspar geschassten Loris Baz bereits getroffen wurde und nur noch an Details an seinem Vertrag gearbeitet wird.

Loris Baz: Offenes Geheimnis

Lin Jarvis gab sich ziemlich offen: «Ich verstehe nicht, wie die ganze Angelegenheit bei Aspar überhaupt so ablaufen konnte», so der 55-jährige Engländer. Und ergänzte sehr vielsagend: «Ich denke, wenn Baz mit einem Kawasaki-Superbike schnell sein konnte, sollte er das auch mit einer Yamaha M1 sein.» ♦

Motorrad-WM

Wieder Eurosport

Nach fünf Jahren Pause hat sich der paneuropäische TV-Sender Eurosport wieder die Rechte an der Motorrad-WM gesichert und bietet ein umfangreiches Programm an.

Vor fünf Jahren hat Sport1 die Rechte an der Motorrad-WM bei der Dorna gekauft und so Eurosport als Berichtersteller im deutschsprachigen Raum abgelöst; nun hat sich die Dorna für die Jahre 2015 bis 2018 wieder mit Eurosport geeinigt. Die Vereinbarung umfasst die HD-Live-Rechte für alle WM-Läufe in allen drei Klassen. Die Rennen werden auf Eurosport, Eurosport 2, den HD Simulcast bei Eurosport HD und Eurosport 2HD sowie Eurosport 360HD zu sehen sein.



Eurosport hat sich ausserdem die exklusiven Digitalrechte in Deutschland für alle Rennen im Eurosport Player, dem Web-TV-Service von Eurosport, gesichert. Abonnenten erhalten über PC, Smartphone, Tablet und Smart-TV Zugang zu den Live-Übertragungen von Eurosport und Eurosport 2 sowie zu sieben zusätzlichen Live-Feeds, die unterschiedliche Kameraperspektiven zeigen. Die Feeds beinhalten vier On-Board-Kameras, ein Hubschraubersignal, ein Live-Signal zur Verfolgung der Motorräder und den Live-Timing-Feed. Wer die Kommentatoren sein werden, wird noch bekannt gegeben. ♦ IP

Superbike-WM

MV Agusta stellt sich breit auf

Von JOHANNES ORASCHE

Italiens Edelmarke hat noch einen Spitzenpiloten geködert und einen neuen Teamboss engagiert.

Nach der Trennung von Yakhnich Motorsport wurde das Team 2014 kurzerhand aus der Zentrale in Schiranna gesteuert. 2015 wird Guglielmo Bardi, der auch als Aprilia-Teamchef gehandelt wurde, die neu strukturierte MV-Mannschaft leiten.

Fix an Bord bleibt der starke Franzose Jules Cluzel, der wohl weiter in der Supersport-WM fahren wird. In der Superbike-WM ist Claudio Corti weiterhin gesetzt.

Cleverer Schachzug

Corti erhält im nächsten Jahr mit Claudio Carminati einen neuen Crewchief. Carminati war zuletzt wie Bardi für die erfolgreiche Buell-Truppe tätig. Davon arbeitete er für Yamaha und Toyota in der Fl. Die Entwick-

lung der Bikes wird weiter von Schiranna aus erledigt. Der Teamsitz wird aber in Verdello, nahe Bergamo sein.

Für die Supersport-WM wurde Lorenzo Zanetti (27) von Pata Honda abgeworben. Der Italiener ist das erklärte Liebling von Pata-Boss Remo Gobbi, und daher werden die MV Agusta im kommenden Jahr auch mit der Knabbergebäck-Werbung ausrücken. Damit gibt es eine Art italienisches Nationalteam. ♦



Claudio Corti auf dem MV-Agusta-Superbike: Auch 2015 dabei

Das Sturmhoch: Jorge Lorenzo behielt im Wetterchaos klaren Kopf, wechselte das Motorrad zum richtigen Zeitpunkt, behielt auch dann die Nerven und gewann den 800. Grand Prix in der Geschichte der Königsklasse



Grand Prix von Aragón - MotoGP

Herrscher im Chaos

Von IMRE PAULOVITS

Drei der grossen Vier sind gestürzt, nur einer blieb ruhig: Jorge Lorenzo gewann das Chaos-Rennen in Aragón gegen alle Chancen.

Er fiel jedem einzelnen seiner Teammitglieder um den Hals und brüllte seine Freude geradezu heraus. So eine lange Durststrecke wie in diesem Jahr hat Jorge Lorenzo in seiner ganzen MotoGP-Karriere noch nicht erlebt. Doch gerade an einem Wochenende, an dem nichts zu laufen schien, hatte er auf einmal das Glück auf seiner Seite, konnte all die Routine, für die man ihn noch vor einem Jahr für den komplettesten Rennfahrer der Welt hielt, fokussieren, und als sich seine Gegner auf den überragenden Honda verschätzten, war der Weg frei zum ersten, schon so lange fälligen Sieg von Jorge Lorenzo in diesem Jahr, seinem 32. in der MotoGP, dem 53. in seiner Karriere. Damit liegt er in der ewigen Bestenliste nur noch

einen Sieg hinter Mick Doohan zurück.

Der ewige Ärger mit dem Grip

Dabei begann dieses Wochenende so typisch. Wieder mal zeigte sich, auf welch dünnem Grat die Abstimmung eines MotoGP-Motorrades geschieht. Während die Yamaha in Misano den Honda aus den Ecken heraus überlegen waren, hatten in Aragón sowohl Lorenzo als auch Valentino Rossi Grip-Probleme mit dem Hinterreifen. Und keine der beiden angebotenen Bridgestone-Mischungen wollte mit dem Fahrwerk der M1 harmonisieren. «Willkommen in der Welt der Einheitsreifen», stellte Bridgestone-Serviceleiter Thomas Scholz fest. «Es ist halt einfach nicht möglich, für jeden Asphalt und für jedes Streckenlayout einen Reifen zu haben, der für alle passt. Diese kleinen Nuancen in den Chassis können sich schon mal ganz extrem auswirken.»

Und während Marc Márquez von seinem ebenfalls bärenstark fahrenden Teamkollegen

Dani Pedrosa beflügelt wurde und seinen Quali-Rekord aus dem Vorjahr pulverisierte, sah man bei Yamaha Sorgenfalten – ausser bei Pol Espargaró, der auf seiner Heimstrecke zunächst schnellster Yamaha-Pilot war. «So ganz meine Heimstrecke ist es nicht, das ist Barcelona, von dort wohne ich nur wenige Kilometer entfernt», stellte der Moto2-Weltmeister klar.

«Ich dachte, wir können auf Slicks durchfahren.»

MARC MÁRQUEZ

«Die Honda sind 0,6 Sekunden schneller als letztes Jahr, die Yamaha 0,1 langsamer. Es ist unglaublich, wie sich ein Reifen so unterschiedlich auswirken kann, obwohl jeder darauf hin

entwickelt», wunderte sich auch Thomas Scholz.

Umso erstaunlicher war es dann, wie sich am Renntag die Kräfteverhältnisse doch wieder normalisierten. Nicht umsonst haben Honda und Yamaha die besten vier Rennfahrer der Gegenwart unter Vertrag.

Das grosse Versehen

Doch wie sehr sich auch diese Helden im Eifer des Gefechts vertun können, wurde an diesem Wochenende genauso klar – und wie sehr sie sich gegenseitig in Fehler hineinreissen können.

Bei dem gigantischen Aufwand, den die Teams mittlerweile betreiben, hat auch jedes von ihnen einen Vertrag mit einem Wetterdienst, der ihnen den Regenradar schickt. Und dieser zeigte klar an, dass es noch vor Ende des Rennens ausgiebig regnen wird. So waren alle gewarnt, die Regenbikes standen in den Boxen bereit.

Doch da es bereits rundenlang nieselte und es nur allmäh-

lich stärker wurde, waren Marc Márquez und Dani Pedrosa so sehr mit ihrem Kampf um die Spitze beschäftigt, dass sie einfach den Zeitpunkt zum Motorradwechsel verpassten. «Klar habe ich geschaut, was Dani macht», gab Márquez hinterher zu. «Aber mir kam es nicht sonderlich gefährlich vor, die Rundenzeiten, die wir noch fuhren, waren nur knapp langsamer als die, die wir am Vormittag mit Regenreifen gefahren waren.» Und so war es eine einfache Rechnung: «Wir waren vier Sekunden langsamer als mit den Regenreifen, es waren nur noch fünf Runden zu fahren, und der Motorradwechsel kostet hier mindestens 25 Sekunden. Also war mir klar, dass ich durchfahre.»

«Mir kam es auch nicht so kritisch vor. Es hat ja schon eine ganze Weile genieselt», erklärte auch Dani Pedrosa. «Aber dann ist es auf einmal innerhalb einer halben Runde schlagartig so viel schlechter geworden, dass die Reifen abgekühlt sind und an Haftung verloren haben.»





War die Honda-Welt noch in Ordnung: Dani Pedrosa und Marc Márquez kämpfen um die Spitze



Lorenzo, Crewchief Forcada



Auf die Knie: Grosse Emotionen über diesen Sieg bei Lorenzo



Wahnsinn: Aleix Espargaró (41) blockte Cal Crutchlow ab und schlug ihn nur um Zentimeter

...chst segelte der kleine ... beim Anbremsen am ...er Zielgeraden spektakul... Motorrad und blieb da... durch ein Wunder un... t. Und auch die Honda... ch noch irgendwie durch... mplette Runde an die Box... n. Das war aber noch kei... nung für Márquez, eine... später lag auch er - und... konnte das Bike noch an... k retten und sein Regen... rad fassen. «Ungläub... wunderte sich Teamma... Livio Suppo. «Ich habe es... ie erlebt, dass beide un... ahner stürzen und trotz... ch Punkte holen.» Und... seinen Vorsprung noch... nen Punkt ausbauen... könnte Marc Márquez... nächsten Lauf in Motegi... eister werden.

Böser Abflug
...nd sich die beiden Hon... e erst im Regen nieder... passierte es Andrea Ian... und Valentino Rossi... zu Beginn des Rennens... berührten das vom mor...

...ndlichen Regenguss noch... nasse Kunstgras, das die Stre... cke begrenzt.
Rossi erwischte es dabei be... sonders heftig. Der neunfache... Weltmeister schlug mit dem... Kopf auf und war kurz be... wusstlos. Deshalb wurde er... nachdem keinerlei sonstigen... Verletzungen festgestellt... wurden, zu einer CT-Kontrolle... ins Krankenhaus nach Alcañiz... gebracht. Am Abend gab jedoc... Dr. Michele Zasa, Leiter der... Clinica Mobile, Entwarnung... «Der Zustand von Valentino... hat sich gut verbessert. Der CT... Befund war negativ, die... Ärzte wollten ihn aber... trotzdem über Nacht

«Es wurde innerhalb einer halben Runde schlimmer.»
DANI PEDROSA

...im Krankenhaus behalten. Er... hat sich jedoch entschieden, in... seinem Motorhome zu über... nachten, und die Clinica Mo... bile wacht über ihn. Das ist... aber eine reine Vorsichtsma... nahme.»

Die neuen Helden
Dann trumpften noch zwei auf: Cal Crutchlow, der das ganze Jahr mit der Ducati gekämpft hat, fand schon im Qualifying seinen Rhythmus, nachdem sie seine Sitzposition geändert hatten. Und im Regen fand er sich noch besser zurecht und holte Aleix Espargaró genau bis zur Zielkurve ein. «Ich dachte: Nein, der wird mich mit seiner Ducati-Power plattmachen», sah Espargaró seine Chancen schwinden. «So habe ich meinen Ellbogen herausgestreckt.» Crutchlow kollidierte mit ihm, konnte nicht mehr weiter hochschalten, und so stellte der ältere Espargaró erstmals ein Open-Bike auf das Podest, und das sogar als Zweiter. ♦



Stefan Bradl Regen bringt Segen

Selbst nachdem er im Rennen kurzzeitig bis auf Platz 10 zurückgefallen war, trumpfte Stefan Bradl im Nassen auf und war zeitweilig gar auf Podestkurs.

Am Freitagvormittag wirkte Stefan Bradl kurz etwas unentschlossen, als es darum ging, für den noch nicht optimal haftenden Kurs ein Set-up zu finden, doch bald fand er mit seinem Team eine Richtung und schloss den ersten Tag als Achtschnellster ab. «Zum Schluss war es ein produktiver Tag», freute sich Bradl. «Zunächst wussten wir nicht, ob wir mehr aufs Handling oder mehr auf den Hinterrad-Grip abstimmen sollten.»

Am Samstag war Bradl bereits so gut unterwegs, dass er in FP4, wo bereits die Renn-Abstimmung erprobt wird, lange Zeit die Zeitenliste anführte. Schliesslich schaffte er in der Quali die achtschnellste Zeit. «Wir haben vor allem die Race Pace sehr gut hinbekommen. Und wir haben es geschafft, das Motorrad handlicher zu machen, ohne an Grip zu verlieren», frohlockte Bradl. «Aber mit dem Qualifying kann ich nicht zufrieden sein, Platz acht

war nicht das, was wir uns ausgerechnet hatten.» Im Rennen raufte Stefan Bradl aber bald um Platz 6, fiel jedoch kurzzeitig bis auf P10 zurück. «Der Crutchlow hat mich auf den Kunstrasen gedrängt, dadurch habe ich beim Beschleunigen auf die nächste Gerade viel verloren. Als es dann anfang zu regnen und ich bemerkte, dass die anderen an die Box fahren, habe ich auch gewechselt. Im Regen lag ich auf dem vierten Platz und kam zunächst näher an Crutchlow heran, aber mir fehlte dann doch zu viel Vertrauen, als dass ich um das Podest hätte kämpfen können.» ♦ IP



Stefan Bradl: Es geht voran

NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(27/E). Der Ex-Weltmeister über seinen unglaublichen Sieg und warum das Glück so eine Rolle gespielt hat.



Von IMRE PAULOVITS
? Dieses Rennen hat uns alle von den Sitzen gerissen. Dich auch? Ja, in der Tat, was für ein Rennen! Es ist unglaublich, was alles an diesem Wochenende passiert ist. Manchmal ist unser Sport verrückt, er überrascht dich mal positiv, mal negativ. Diesmal war es für uns die positive Überraschung, denn bei diesen Konditionen kann wirklich alles passieren und du musst die ganze Zeit sehr konzentriert sein. Dazu gehörte etwas Glück dazu, das Motorrad im richtigen Moment zu wechseln, und diesmal haben wir diesen Moment einfach gut erwischt. Ich bin aber auch sowohl im Trockenen als im Nassen gut gefahren, um mit Marc mithalten zu können.

? Hättest du nach den vorhergehenden Trainingstagen vermutet, dass so eine Wende kommt? Bei den

niedrigeren Temperaturen habe ich mich etwas besser gefühlt. Ich habe schon im Warm-up gemerkt, dass das Motorrad nun besser funktioniert. Ich konnte gut bremsen und viel Kurvenspeed mitnehmen. Zunächst war ich deshalb etwas enttäuscht, als es anfang zu tröpfeln, denn es ging sehr gut, ich hatte Spass. Als es feucht wurde, hatte ich hinten kein Vertrauen, und die Honda-Jungs sind mir davongezogen. Dann habe ich die Zeiten kalkuliert, und im letzten Moment bin ich an die Box. Das war grosses Glück, auf den Regenreifen habe ich mich dann wohl gefühlt. Wir haben in Aragón noch nie gewonnen und auch diesmal nicht an den Sieg geglaubt, und jetzt haben wir es ausgerechnet hier zum ersten Mal in dieser Saison geschafft. Jetzt freue ich mich schon auf Motegi. Dort haben wir im Vorjahr gewonnen, und jetzt haben wir in der Meisterschaft viel aufgeholt.

MotoGP

Ducati GP 14 schlanker geworden

Ducati hat seine Ankündigung wahr gemacht: Andrea Dovizioso und Andrea Iannone rückten in Aragón mit der GP14.2 getauften neuen Maschine aus. Das Bike war zuvor letzten Dienstag in Mugello getestet und für gut befunden worden, so stand dem Einsatz nichts mehr im Wege.

Dieses Motorrad stellt nun die letzte Experimentalstufe für Ducati-Corse-Chef Gigi Dall'Igna dar, bevor er im nächsten Jahr seine völlige Neukonstruktion

mit kompakterem Motor bringen wird. Bisher ist die D16 GP14 an der Front deutlich kürzer geworden, bis zu 70 mm, damit mehr Gewicht auf das Vorderrad platziert wird. Noch weiter verkürzt konnte man die Front nicht, da hätte der Motor im Weg gestanden. Schon in der Rossi-Ära wurde der Motor um 29 Grad nach hinten gedreht. Es sieht so aus, als hätte Ducati noch einmal um einige Grade weitergedreht. Der Kühler kann so noch weiter hinten sitzen, da-

für ist der Auspuff nicht mehr ganz so schön verlegt. Das ganze Motorrad ist nun viel kompakter gepackt.

Dazu wurden der hintere Teil des Benzintanks, des Hauptrahmens und der hintere Hilfsrahmen schlanker gebaut, ähnlich wie bei den 2015er-Hondas bei den Brunn-Tests. So können die Fahrer ihre Unterschenkel mehr aus dem Wind nehmen, was den Luftwiderstand mindert, zudem können sie leichter auf dem Motorrad herumrutschen. ♦ NS

TERMINE 2015

Motorrad-WM Die FIM hat die Termine für die GP-Weltmeisterschaft 2015 bekannt gegeben. Wie in diesem Jahr umfasst der Kalender 18 Rennen. Einziger Unterschied zur laufenden Saison: Der Grosse Preis von Grossbritannien findet nicht in Silverstone, sondern in Donington statt. Auftakt ist erneut in Doha/Katar; das Finale geht wie üblich in Valencia über die Bühne.

Motorrad-WM 2015

29. 3.	Katar, Doha/Losail
12. 4.	Americas, Austin
19. 4.	Argentinien, Termas del Río Hondo
3. 5.	Spanien, Jerez
17. 5.	Frankreich, Le Mans
31. 5.	Italien, Mugello
14. 6.	Katalonien, Barcelona
27. 6.	Niederlande, Assen
12. 7.	Deutschland, Sachsenring
9. 8.	Indianapolis, Indianapolis
16. 8.	Tschechien, Brunn
30. 8.	Grossbritannien, Donington
13. 9.	San Marino, Misano
27. 9.	Aragón, Motorland
11. 10.	Japan, Motegi
18. 10.	Australien, Phillip Island
25. 10.	Malaysia, Sepang
8. 11.	Spanien, Valencia

NACHRICHTEN

Entwicklung von Werken gewollt

MotoGP Bereits in Misano hat die Grand Prix Commission beschlossen, dass die Werke nur noch bis Juni 2015 ihre eigene Software weiterentwickeln und die Ingenieure sich fortan der Weiterentwicklung der Einheits-Software widmen werden. «Dies haben die Hersteller untereinander so vereinbart, weil es ihnen den Übergang auf die Einheitselektronik für 2016 vereinfachen wird, und wir haben dem zugestimmt», erklärte auf unsere Anfrage Dorna Technical Director Corrado Cecchinelli. «Auf einer Web-Plattform werden Ideen deponiert, ich muss entscheiden, welche akzeptiert werden. Darüber werden alle Beteiligten über die Plattform informiert. So hoffen wir, die für alle akzeptable, bestmögliche Software zusammenstellen zu können.» Dazu wird das Mindestgewicht der MotoGP-Bikes 2015 von 160 auf 158 Kilo gesenkt. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Nicky Hayden** Der MotoGP-Weltmeister von 2006 gab in Aragón nach seiner Handgelenks-Operation im Juli sein Comeback. «So lange habe ich seit meinem 4. Lebensjahr nicht mehr vom Motorradfahren pausiert», so der 33-jährige Amerikaner. «Erst vor zwei Wochen habe ich mit dem 100er-Dirtbike wieder angefangen zu fahren, vor einer Woche mit der 450er, auch mit Vorderbremse auf dem Dirt-Track-Kurs. Mein Handgelenk lässt sich noch immer nicht voll bewegen, es ist aber schon viel besser als vor der Operation.»

»» **MotoGP** In Aragón fand der 800. WM-Lauf in der Königsklasse seit 1949 statt. In dieser Zeit gab es 103 verschiedene Sieger. Den 300. Lauf gewann Barry Sheene, seither war kein Brite mehr siegreich. Den 500. Lauf gewann Mick Doohan. Wenn es weiterhin 18 Läufe pro Saison gibt, findet der 1000. Königsklassen-GP 2025 statt. ♦ IP

KOMMENTAR

Die Entwicklung neidlos anerkennen

Von IMRE PAULOVITS

Wie viele haben sich so darüber beklagt, dass die Dorna nur bis vor ihre eigene Haustür sieht. Vier GP in Spanien wären einfach zu viel. Doch schaut man sich jeden einzelnen dieser GP an, muss man einfach neidlos anerkennen, dass das Land auf der iberischen Halbinsel so viel Begeisterung für den Motorsport aufbringt, dass es vier WM-Läufe aufrechterhalten kann – auch ganz ohne den Lokalpatriotismus des spanischen Promoters der Motorrad-Weltmeisterschaft. Viele Veranstalter in anderen Ländern jammern über die Preise der Ausrichtungsrechte, melden immer wieder ihre Zahlungsunfähigkeit an. Dorna-Boss Carmelo Ezpeleta hat schon oft beteuert, dass ihm andere Länder willkommen wären, doch in Europa finden sich seit Jahren keine Neubewerber. Für die Fans aus dem deutschsprachigen Raum sind die Rennen in Spanien allemal leichter zugänglich als irgendwo in Südostasien oder Südamerika, wo die WM in Zukunft sicherlich vermehrt stattfinden wird. Man kann der Dorna in den letzten 22 Jahren, seit sie die Austragungsrechte von der FIM gekauft hat, sicher einige Versäumnisse vorwerfen, nicht jedoch, dass sie in dieser Zeit den Motorsport nicht vorangetrieben hätte. Durch konsequentes Zusammenarbeiten mit dem Weltverband und den Werken wurde die Sicherheit verbessert, die Technik an die Erfordernisse der Zeit angepasst und das Spektakel

fernsehgerecht an das moderne, digitale Zeitalter angepasst. Man darf nicht vergessen, dass der Motorsport mittlerweile über 100 Jahre alt ist und gerade in den letzten zwei Jahrzehnten bei der jungen Generation gegen spektakuläre neue Trendsportarten bestehen muss, und das genau, wenn es Fernsehgerecht und auch für die neuen Medien aufbereitet wird. mag so manche Fahrerlag Romantik auf der Strecke geblieben sein, aber auch Entwicklung der Zuschauerzahlen vor Ort beweist, dass trotz grosser Konkurrenz und weltweiten Wirtschaftskrisen das Interesse doch ständig steigt, und das nicht nur in den neuen Motorboomländern. Dass es nach der Wirtschaftskrise auch wieder neue Hersteller in die Welt zieht, bestätigt die Attraktivität der Serie und sollte auch auf längere Sicht ihre Zukunft sichern. Doch Spanien zeigt gerade in einer finanziell schlechten Zeit, wie sich gut vermarter Motorsport auf die ganze Wirtschaft auswirken kann. Das Motorland Aragón wurde mit Fördermitteln gebaut und beinhaltet ein Forschungs- und Ausbildungszentrum für zukünftige Generationen von Technikern. Dass die spanische Meisterschaft mittlerweile die hochkarätigste der Welt ist und längst die Kontinental-Meisterschaften als Sprungbrett in die WM abgelöst hat, ist ebenfalls Nebenprodukt der WM-Marketing. Andere müssen dies neidlos anerkennen können daraus lernen.



AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Die Tradition des Motorsports in der spanischen Provinz Aragón begann in den 1960er-Jahren mit den Strassenrennen in Alcañiz, nur zehn Kilometer vom heutigen Motorland Aragón entfernt. Am Donnerstag fuhr Ex-Weltmeister **Jorge Lorenzo** Dorna-Chef **Carmelo Ezpeleta** in einem Fiat Ritmo Tourenwagen zur Freude der anwesenden Zuschauer zügig um den alten, für diesen Anlass abgesperrten Kurs.

In Alcañiz herrschte aber auch während des ganzen

GP-Wochenendes eine Stimmung, die der in den Strassenrennen in nichts nachstand. Motorradfahrer kamen zu Zehntausenden in die Stadt und feierten überall Parties mit den Einheimischen. Die DJs wetteiferten mit ihren Anlagen in der Lautstärke mit den von ihren Schalldämpfern befreiten Motorrädern. Kein Wunder, dass der kleinen Stadt mitten im Nichts viel an diesem WM-Lauf liegt.

Auch im Media-Center gab es eine Ausstellung alter Bilder aus der Geschichte des einsti-

gen Strassenkurses. Auf einem war der Amerikaner **Dennis Noyes** auf einer Ducati beim Rennen 1971 zu sehen. Noyes



Lorenzo und Ezpeleta im Fiat

lebt heute in Spanien, ist ein hoch angesehener Journalist

und Vater des Moto2-Piloten **Kenny Noyes**. Dem aufmerksamen Beobachter fiel auf, dass Noyes unter dem Helm eine Brille trägt, während der 71-Jährige heute ohne Sehhilfe auskommt. «Ich hatte 1976 in Cadwell Park einen Sturz, bei dem ich schwer auf den Kopf gefallen bin und das Bewusstsein verloren habe. Als ich wieder zu mir kam und meine Brille aufsetzte, sah ich nur verschwommen und unscharf. Ich kann seither bis heute gut ohne Brille sehen», erzählt der umtriebige Ex-Racer.

Am Donnerstag hatte **San Corteses** Team- und Technikchef **Jürgen Lingg** sein 48. Geburtstag und wurde der Team-Hospitality mit reichlich Kuchen gefeiert. Noch am Samstagabend gab es nach dem Abendessen Kuchen. ♦



Dennis Noyes einst und h

Höhepunkte des Rennens

Start: Pedrosa kommt vor Iannone, Márquez und Lorenzo am besten weg, Iannone nach 2 Kurven in Front. Bradl auf P8.

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

2. Runde: Márquez übernimmt die Führung. Crash von Iannone.

3. Runde: Márquez führt vor Lorenzo, Pedrosa, Rossi und Pol Espargaró. Bradl auf P7.

4. Runde: Rossi stürzt, bleibt liegen, wird auf der Bahre weggetragen.

5. Runde: Márquez, Lorenzo und Pedrosa ziehen weg. Dahinter Pol Espargaró, Dovizioso, Bradl und Crutchlow.

7. Runde: Bradl vor auf P5.

8. Runde: Lorenzo an Márquez vorbei in Führung.

10. Runde: Márquez greift Lorenzo an, Pedrosa dicht an den beiden dran.

11. Runde: Márquez wieder in Führung, erste Regentropfen. Weisse Flagge.

14. Runde: Lorenzo an Márquez zurück in Führung.

15. Runde: Márquez und Pedrosa an Lorenzo vorbei. Bradl fällt auf P10 zurück. Der Regen wird stärker.

16. Runde: Pedrosa vorn.

17/18. Runde: Regen. Fast alle tauschen die Bikes, als Erster Aleix Espargaró; nur die Top 4 nicht. Márquez vor Pedrosa. Dovizioso (P4) und Hernández stürzen.

20. Runde: Pedrosa stürzt, Lorenzo tauscht das Bike.

21. Runde: Márquez bleibt draussen – stürzt! Lorenzo führt vor A. Espargaró, Crutchlow und Bradl.

23. Runde: Lorenzo siegt vor A. Espargaró, Crutchlow und Bradl. Márquez P13, Pedrosa P14. ♦ ML

GRAND PRIX VON ARAGÓN – MOTOGP / Resultate

Alcañiz (E): 28. September 2014; 14. Lauf zur Weltmeisterschaft; 116.794 km über 23 Runden à 5,078 km; 23 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt, Regen/trocken/nass; Luft: 18 Grad, Asphalt: 20 Grad

18°

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	23	44:20,406		1:49,107	332,4	s/m	25
2. Aleix Espargaró (E)	Forward-Yamaha*	23	+10,295		1:49,775	329,8	m/m	20
3. Cal Crutchlow (GB)	Ducati D16 GP14	23	+10,312		1:49,994	336,9	m/m	16
4. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213V	23	+11,718		1:49,826	337,8	m/h	13
5. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	23	+29,483		1:49,978	337,0	m/m	11
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	23	+29,686		1:49,690	332,8	m/m	10
7. Alvaro Bautista (E)	Honda RC 213V	23	+29,763		1:50,032	337,6	s/m	9
8. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 1000 R*	23	+37,841		1:50,852	328,3	s/m	8
9. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 1000 R*	23	+42,957		1:51,199	321,4	s/s	7
10. Scott Redding (GB)	Honda RC 1000 R*	23	+53,937		1:50,634	320,7	m/s	6
11. Danilo Petrucci (I)	ART-Aprilia*	23	+59,824		1:51,325	317,1	m/m	5
12. Alex De Angelis (I)	Forward-Yamaha*	23	+1:00,718		1:51,330	325,7	s/m	4
13. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	23	1:15,227		1:49,133	335,2	m/h	3
14. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	23	+1:24,526		1:49,174	336,9	m/h	2
15. Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14	23	+1:38,255		1:50,850	334,3	s/m	1
16. Michael Laverty (GB)	PBM-Aprilia*	22	+1 Rde.		1:52,144	318,4	m/m	-
17. Mike di Meglio (F)	Avintia-Kawasaki*	22	+1 Rde.		1:53,168	320,6	m/s	-
18. Broc Parkes (AUS)	PBM-Aprilia*	22	+1 Rde.		1:52,105	321,5	m/m	-
19. Héctor Barberá (F)	Avintia-Kawasaki*	22	+1 Rde.		1:51,040	330,6	m/s	-

Nicht klassiert:

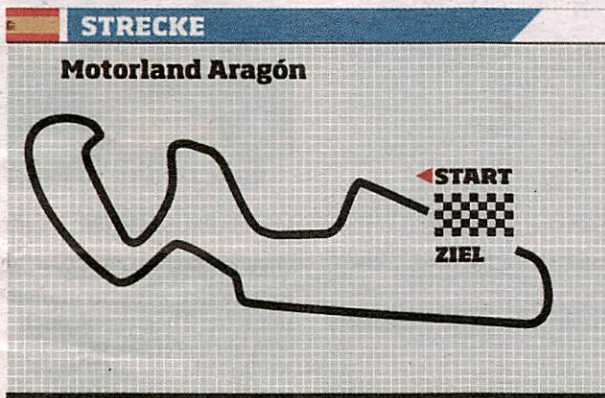
- Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14	18	+5 Rdn.	Sturz	1:49,553	338,7	m/m	-
- Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	3	+20 Rdn.	Sturz	1:49,386	337,1	s/m	-
- Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14	1	+22 Rdn.	Sturz	-	329,8	m/m	-
- Karel Abraham (CZ)	Honda RC 1000 R*	1	+22 Rdn.	Technik	-	290,5	m/m	-

* Open-Motorräder

Führung: Iannone, Runde 1; Márquez, Runden 2-8, 12-14, 16, 19/20; Lorenzo, Runden 9-11, 15, 21-23; Pedrosa, 17/18.

Nächstes Rennen: 12. Oktober 2014, Motegi (J)

Internet: www.motogp.com



Runde für Runde	Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1.	Márquez	93	26	29	44	35	46	99	6	4	41	38	8	69	7	19	45	17	69	15	9	70	23	63
2.	Pedrosa	93	99	26	46	44	4	6	35	19	8	45	68	41	69	38	15	9	7	23	63	70		
3.	Iannone	93	99	26	46	44	4	6	35	19	41	8	45	68	38	69	7	15	23	63	70			
4.	P. Espargaró	93	99	26	44	4	6	35	19	41	45	38	68	8	69	7	9	15	23	63	70			
5.	Crutchlow	93	99	26	44	4	6	35	19	41	38	45	68	8	69	7	9	15	23	63	70			
6.	Rossi	93	99	26	44	4	6	35	19	41	38	45	68	8	69	7	9	15	23	63	70			
7.	Lorenzo	93	99	26	44	4	6	35	19	41	38	45	68	8	69	7	9	15	23	63	70			
8.	Bradl	93	99	26	4	6	35	44	19	41	38	45	68	8	7	69	9	15	23	70	63			
9.	Dovizioso	99	93	26	4	6	35	44	19	41	38	45	68	8	7	69	9	15	23	70	63			
10.	A. Espargaró	99	93	26	4	6	44	19	35	41	38	45	68	8	7	69	9	15	23	70	63			
11.	Smith	99	93	26	4	6	44	19	35	41	38	45	68	8	7	69	9	15	23	70	63			
12.	Barberá	99	93	26	4	6	44	19	35	41	38	45	68	8	7	69	9	15	23	70	63			
13.	Hernandez	99	93	26	4	44	6	19	35	41	38	45	68	8	7	69	15	9	23	70	63			
14.	Aoyama	99	93	26	4	44	6	19	35	41	38	45	68	8	7	69	15	9	23	70	63			
15.	Bautista	99	93	26	4	44	35	19	41	6	38	45	68	7	8	69	9	15	23	70	63			
16.	Redding	99	93	26	4	44	38	35	6	19	7	9	41	45	8	68	69	15	23	70	63			
17.	Abraham	99	93	26	4	44	35	38	19	6	68	7	45	9	69	8	15	23	70	63				
18.	Hayden	99	93	26	4	44	35	38	19	6	41	68	7	45	9	8	69	15	23	70	63			
19.	De Angelis	99	93	26	4	44	38	35	6	19	7	9	41	45	8	68	69	15	23	70	63			
20.	Petrucci	99	93	26	4	44	35	38	19	6	69	45	26	15	9	68	70	23	63	8				
21.	Laverty	99	93	26	4	44	38	35	6	19	7	9	41	45	8	68	69	15	23	70	63			
22.	Parkes	99	93	26	4	44	35	38	19	6	69	45	9	15	93	26	68	70	63	23	8			
23.	Di Meglio	99	93	26	4	44	35	38	19	6	69	45	9	15	93	26	68	70	63	23	8			

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ■ = Fahrt des Dritten
 XX = Fahrer beim Boxenstopp XX = Fahrer aus dem Rennen

MEIN RENNEN

Fahrerkommentare nach dem Grand Prix von Aragón



Bradley Smith (5.)

«Ich wollte hier unbedingt unter die ersten Fünf fahren, das ist mir gelungen, wobei ich mir nicht erträumt hatte, wie kompliziert das bei diesem Wetter wird.»



Nicky Hayden (9.)

«Vor drei Monaten musste ich wegen meines Handgelenkes aufhören, jetzt bin ich bei meinem Comeback Neunter geworden. Jetzt will ich in Motegi noch besser fahren.»



Dani Pedrosa (14.)

«Zumindest war unsere erste Rennhälfte gut. Aber ich wollte zum falschen Zeitpunkt reinkommen und bin gestürzt. Aber zumindest bin ich ins Ziel gekommen, und es war lehrreich.»

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	292
2. Pedrosa	217
3. Rossi	214
4. Lorenzo	202
5. Dovizioso	142
6. A. Espargaró*	112
7. P. Espargaró	108
8. Iannone	92
9. Bradl	87
10. Smith	85
11. Bautista	73
12. Crutchlow	63
13. Redding*	60
14. Aoyama*	51
15. Hernández	39

WM-Stand Marken

1. Honda	329
2. Yamaha	264
3. Ducati	165
4. Forward-Yamaha*	117
5. ART*	9
6. PBM*	8
7. Avintia*	6

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	509
2. Movistar Yamaha MotoGP	416
3. Ducati Team	205
4. Monster Yamaha Tech3	193
5. Go&Fun Honda Gresini*	133
6. Pramac Racing Team	131
7. NGM Forward Racing*	130
8. Drive M7 Aspar*	88
9. LCR Honda MotoGP	87
10. Cardion AB Motoracing*	33

* Open-Motorräder

Qualifying

1. Márquez	1:47,187
2. Pedrosa	1:47,549
3. Iannone	1:47,685
4. P. Espargaró	1:47,865
5. Crutchlow	1:47,897
6. Rossi	1:48,226
7. Lorenzo	1:48,246
8. Bradl	1:48,368
9. Dovizioso	1:48,542
10. A. Espargaró	1:48,568
11. Smith	1:48,810
12. Barberá	1:48,991
13. Hernandez	1:49,051
14. Aoyama	1:49,209
15. Bautista	1:49,274
16. Redding	1:49,703
17. Abraham	1:49,790
18. Hayden	1:49,835
19. De Angelis	1:50,263
20. Petrucci	1:50,635
21. Laverty	1:51,280
22. Parkes	1:51,489
23. Di Meglio	1:52,181

XX = 02 (Top12) / XX = 01 (Übrige Fahrer)

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Kallio erwischt den besten Start vor Viñales und Zarco. Aegerter vor auf P6, Lüthi zurück auf P11. Frühstart von Folger, Ride-through-Penalty für den Deutschen. Keine Stürze.

1. Runde: Kallio, Viñales, Zarco, Rabat, Aegerter, Morbidelli, Folger, Nakagami, Schrötter und Lüthi bilden die Top 10. Cortese P13, Mulhauser P2, Krummenacher P28.

3. Runde: Rabat vor auf P3, Aegerter vor auf P4. Lüthi stürmt von P10 auf P7 vor. West out.

5. Runde: Viñales an Kallio vorbei auf P1. Die Top 6 ziehen weg: Viñales, Kallio, Rabat, Aegerter, Zarco und Morbidelli. Schrötter P9, Cortese P14, Mulhauser P21, Krummenacher P25, Folger P32.

8. Runde: Kallio und Rabat geraten aneinander. Aegerter und Zarco profitieren und stürmen auf P2 und P3 vor.

9. Runde: Viñales zieht auf P1 weg, Vorsprung 1,5 sec. Lüthi hat die Spitzengruppe eingeholt.

Cortese P10, Schrötter P12, Mulhauser P21, Krummenacher P28, Folger P30.

10. Runde: Aegerter hinter Rabat auf P4, Lüthi P6 vor Kallio.

11./12. Runde: Rabat vor auf P2. Lüthi vor auf P4 hinter Aegerter.

15./16. Runde: Lüthi an Aegerter vorbei auf P4. Schrötter vor Cortese auf P10.

19. Runde: Lüthi vor auf P3, Zarco kontert.

20. Runde: Morbidelli auf P5 vor Aegerter.

21. Runde: Viñales siegt 1,3 sec vor Rabat und Zarco. Lüthi P4 vor Morbidelli, Aegerter. ♦ ML

GRAND PRIX VON ARAGÓN – Moto2 / Resultate

Motorland Aragón/E: 28. September 2014; 14. Lauf zur Weltmeisterschaft; 106,638 km über 21 Runden à 5,078 km; 34 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 19 Grad, Asphalt: 21 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Maverick Viñales (E)	Kalex	21	40:16,321	1:54,254	25
2. Esteve Rabat (E)	Kalex	21	+1,285	1:54,276	20
3. Johann Zarco (F)	Caterham-S.	21	+4,876	1:54,611	16
4. Thomas Lüthi (CH)	Suter	21	+5,033	1:54,254	13
5. Franco Morbidelli (I)	Kalex	21	+5,960	1:54,620	11
6. Dominique Aegerter (CH)	Suter	21	+6,405	1:54,694	10
7. Mika Kallio (FIN)	Kalex	21	+6,525	1:54,466	9
8. Jordi Torres (E)	Suter	21	+17,313	1:55,266	8
9. Sam Lowes (GB)	SpeedUp	21	+18,184	1:55,157	7
10. Marcel Schrötter (D)	Tech3	21	+19,693	1:55,190	6
11. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	21	+20,948	1:54,932	5
12. Sandro Cortese (D)	Kalex	21	+21,110	1:55,287	4
13. Luis Salom (E)	Kalex	21	+22,665	1:54,996	3
14. Ricky Cardús (E)	Tech3	21	+24,403	1:55,423	2
15. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	21	+24,465	1:55,159	1
16. Julián Simón (E)	Kalex	21	+27,402	1:55,450	-
17. Gino Rea (GB)	Suter	21	+39,660	1:55,706	-
18. Roman Ramos (E)	SpeedUp	21	+39,862	1:55,912	-
19. Azlan Shah (MAL)	Kalex	21	+40,073	1:55,862	-
20. Louis Rossi (F)	Kalex	21	+40,185	1:55,952	-
21. Mattia Pasini (I)	Forward-KLX	21	+40,751	1:55,754	-
22. Ratthapark Wilairot (THA)	Caterham-S.	21	+41,064	1:55,877	-
23. Jonas Folger (D)	Kalex	21	+41,258	1:55,133	-
24. Riccardo Russo (I)	Suter	21	+42,181	1:55,962	-
25. Lorenzo Baldassarri (I)	Suter	21	+42,275	1:55,917	-
26. Robin Mulhauser (CH)	Suter	21	+42,410	1:56,015	-
27. Randy Krummenacher (CH)	Suter	21	+44,360	1:55,907	-
28. Florian Marino (F)	Forward-KLX	21	+47,565	1:56,171	-
29. Nico Terol (E)	Suter	21	+49,743	1:55,939	-
30. Thitipong Warokorn (T)	Kalex	21	+1:05,670	1:57,190	-

Nicht klassiert:

- Axel Pons (E)	Kalex	12	+9 Rdn.	1:55,163	-
- Kenny Noyes (USA)	TSR	6	+15 Rdn.	1:58,468	-
- Xavier Simeón (B)	Suter	4	+17 Rdn.	1:56,195	-
- Anthony West (AUS)	SpeedUp	4	+17 Rdn.	1:55,863	-

Durchschnittstempo des Siegers: 158,8 km/h

Schnellste Runde: Lüthi (CH), 17. Runde, in 1:54,254 min (≈160,0 km/h)

Nächstes Rennen: 12. Oktober 2014, Motegi (J)

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Viñales	1:54,073
2. Zarco	1:54,124
3. Kallio	1:54,130
4. Morbidelli	1:54,183
5. Rabat	1:54,224
6. Lüthi	1:54,341
7. Nakagami	1:54,390
8. Aegerter	1:54,391
9. Cortese	1:54,475
10. Schrötter	1:54,508
11. Simón	1:54,650
12. Folger	1:54,786
13. Torres	1:54,786
14. Simeón	1:54,798
15. Salom	1:54,800
16. Pasini	1:54,827
17. Syahrin	1:54,843
18. Pons	1:54,866
19. Cardus	1:54,916
20. Lowes	1:54,983
21. Rossi	1:55,057
22. Terol	1:55,182
23. West	1:55,280
24. Rea	1:55,298
25. Baldassarri	1:55,401
26. Marino	1:55,429
27. Wilairot	1:55,438
28. Mulhauser	1:55,487
29. Ramos	1:55,814
30. Russo	1:55,859
31. Krummenacher	1:55,978
32. Shah	1:56,069
33. Warokorn	1:56,447
34. Noyes	1:57,046

WM-Stand Fahrer

1. Rabat	278
2. Kallio	245
3. Viñales	204
4. Aegerter	143
5. Lüthi	116
6. Zarco	104
7. Corsi	100
8. Salom	66
9. Cortese	66
10. West	65
11. Morbidelli	63
12. Schrötter	57
13. Lowes	49
14. Folger	48
23. Krummenacher	24

WM-Stand Konstrukteure

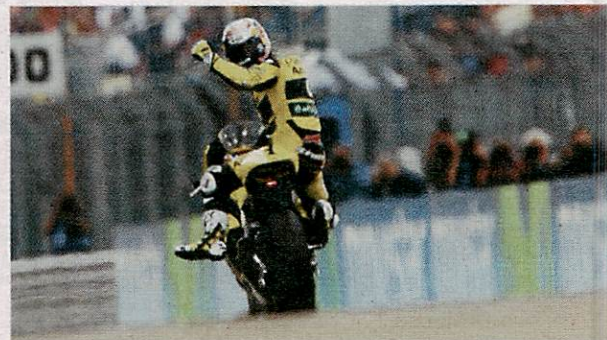
1. Kalex	340
2. Suter	203
3. Caterham-Suter	104
4. SpeedUp	101
5. Tech3	67
6. Forward KLX	33



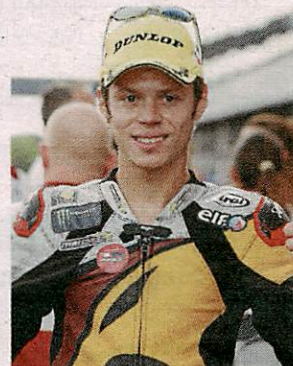
Viñales vor Zarco (5), Rabat (53), Morbidelli (21), Aegerter (77)

Grand Prix von Aragón - Moto2

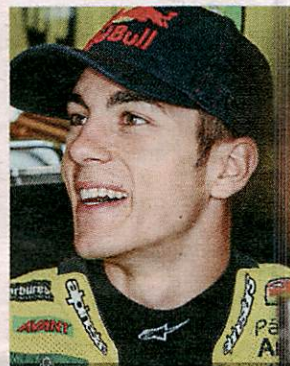
Ein guter Tag für Tito Rabat



Keiner mehr da: Maverick Viñales war in Aragón klar der Beste



Rabat: 33 Punkte Vorsprung



Viñales: 2015 MotoGP-Suzuki

Von MARKUS LEHNER

WM-Leader Tito Rabat musste sich zwar für einmal mit Rang 2 begnügen, doch sein härtester Gegner Mika Kallio kam nur auf Rang 7 und liegt nun bereits 33 Punkte hinter seinem Teamkollegen zurück.

Drei Mal in Folge hatte WM-Leader Esteve «Tito» Rabat zuletzt gewonnen. Doch in Aragón lief zu Beginn nicht alles wie gewünscht. Nach einem Sturz im Qualifying stand der Spanier, der auch 2015 in der Moto2-Klasse fahren wird, nur in der zweiten Startreihe auf Platz 5, während sein WM-Gegner Mika Kallio aus der ersten Startreihe losfahren konnte.

Doch Rabat bewahrte einen kühlen Kopf, setzte sich nach einem vorsichtigen Beginn nach dem ersten Renndrittel auf Rang 2 fest und hielt diesen Platz sicher bis ins Ziel. «Ich hatte zu Beginn Mühe, weil ich mit einer sehr langen Übersetzung gefahren bin und an den Kurvenausgängen Boden verlor. Viñales war heute für mich unerreichbar. Dafür habe ich meinen Vorsprung in der WM von 22 auf 33 Punkte ausbauen können, das ist natürlich sehr erfreulich.» Rabat ist sich des Titels aber noch nicht sicher:

«Es sind noch vier Rennen zu fahren, da kann alles passieren. Kallio wird niemals aufgeben und seine ganze Erfahrung ausspielen.»

Viñales: «Perfektes Rennen»

Sieger Viñales, der nach Austin/Texas seinen zweiten Grand Prix des Jahres gewann und 2015 neben Aleix Espargaró die neue MotoGP-Suzuki fahren wird, sprach von einem «perfekten Rennen»: «Das Schwierigste war, die Konzentration zu bewahren und den Abstand zu Rabat zu halten. Aber ich habe es geschafft, konstant mittlere bis hohe 1:54er-Zeiten zu fahren, das hat gereicht. Und ich habe in den entscheidenden Momenten immer das Richtige getan.»

Zarco: Viel in Aragón trainiert

Johann Zarco konnte gegen den von hinten drängenden Tom Lüthi, der bei Mitte des Rennens den Anschluss an die Spitzengruppe geschafft hatte, zwei Mal erfolgreich kontern und wurde Dritter. «Ich war in Kämpfe verwickelt», erklärte der Franzose. «Gegen Rabat habe ich verloren, aber Aegerter und dann Lüthi konnte ich knapp kontrollieren. Wir haben viel in Aragón gestestet, das hat sich heute mit einem Podestplatz auszahlt.» ♦

Thomas Lüthi

Getriebe als Problemfall

Von MARKUS LEHNER und IMRE PAULOVITS

Wie in Misano war Tom Lüthi in Aragón auf Rang 4 der beste der vier Moto2-Schweizer.

«Ich hatte mir das Podium zum Ziel gesetzt. Aber ich wurde gleich in der ersten Runde weit zurückgespült, als beim Getriebe ein Gang herausgesprungen ist. Ich bin deswegen im hinteren Streckenteil geradeaus geschossen und habe viele Plätze verloren», ärgerte sich Tom Lüthi, der als Vierter ins Ziel kam und Johann Zarco beinahe noch den letzten Podestplatz weggeschnappt hätte.

Auch Lüthis Cheftechniker Alfred Willecke war unzufrieden: «Das Herausspringen der

Gänge ist ein Problem, das leider nicht unüblich ist bei den Motoren, die uns in dieser Saison zur Verfügung stehen. Dem stehen wir als Team machtlos gegenüber.»

Stark auf der Bremse

Der weitere Rennverlauf zeigte dann einen engagiert ans Werk gehenden Lüthi. Er holte die Spitzengruppe ein, überholte Morbidelli und Aegerter und kämpfte sich so bis auf Platz 4 vor. «Ich war heute stark auf der Bremse, was mir sehr geholfen hat. Zuerst konnte ich den Abstand zu den Vorderleuten nicht verringern. Erst als sie sich irgendwann heftig zu bekämpfen begannen, konnte ich heranfahren und mich in die Scharmützel einmischen. So betrachtet war das Rennen gut.



Lüthi (12) bezwang seinen nächstjüngeren Teamkollegen Aegerter

Schade war nur, dass ich den Kampf gegen Zarco verloren habe. Ich bin zwei Mal vorbeigekommen, aber er hat jedes Mal kontern können. Das Motorrad war heute perfekt, bis auf ein leichtes Chattering in den letzten Runden, vielleicht, weil

sich der Reifen auf der Felge dreht hat.»

In den letzten drei Rennen erzielte Lüthi die Ränge 5, 5 und 4; er hat den Rückstand auf den in der WM-Tabelle vor ihm liegenden Dominique Aegerter auf 27 Punkte verringert. ♦

Dominique Aegerter

«Eine Enttäuschung»

Nach einem beeindruckenden Start, der ihn nach wenigen Runden bis auf Rang 2 brachte, kämpfte der Sachsenring-Sieger Dominique Aegerter lange mit Johann Zarco und Tito Rabat um die Podestplätze hinter dem späteren Sieger Maverick Viñales. «Am Ende haben die Reifen stark nachgelassen, ich konnte nicht mehr angreifen wie gewünscht», erzählte Aegerter (P6). «Ich habe die härtesten Reifen gewählt, die Gegner die softeren Varianten. Die letzte Runde war heiss, immerhin konnte ich Kallio hinter mir halten, Morbidelli hingegen nicht. Das Resultat ist eine Enttäuschung, denn auf dieser Strecke

habe ich mehr erwartet. Zudem hat Viñales gewonnen und den Abstand zu mir in der WM ausgebaut, und Lüthi kam als Vierter ebenfalls vor mir ins Ziel und hat den Rückstand verringern können.» ♦ IP/ML



Aegerter: Mehr erwartet

Jonas Folger

«Vertrauen fehlt»

AGR-Kalex-Pilot Jonas Folger konnte einem leid tun: Nach den Wirren beim Misano-GP (Folger lag in Schlagdistanz zur ersten Verfolgergruppe) mit einer Rückversetzung um einen Platz und einer späteren Ride-through-Penalty kam in Aragón der nächste Dämpfer: Wegen Frühstarts aus Reihe 4 kassierte Folger erneut eine Boxendurchfahrtsstrafe. «Ja, ich habe zu früh gezuckt, das Bike ist ein paar Zentimeter nach vorne gerollt. Ich war nervös und vielleicht etwas übermotiviert. Ich habe gehofft, dass niemand was merkt,

aber schon bald leuchtete die Strafanzeige im Display auf. Insgesamt fehlt mir immer noch das Vertrauen, ich bin nach all diesen Ereignissen im Kopf nicht frei genug. Am besten fangen wir in Motegi wieder ganz bei null an.» ♦ IP/ML



Folger: Erneut eine Strafe

Sandro Cortese

«Rang 8 ist das Ziel»

Der Dynavolt-Intact-Pilot kam aus der dritten Startreihe schlecht weg und verlor fünf Plätze. Bis zur Rennmitte hatte sich Cortese (24) wieder nach vorne gekämpft, aber nach einem Ausritt in die Wiese musste er Sam Lowes und Marcel Schrötter wieder vorbeilassen, und in der letzten Kurve verlor er noch Platz 11 an den Malayan Hafizh Syahrin. «Ich habe es in den letzten 4,5 Runden etwas übertrieben und die Reifen überfahren. Danach konnte ich nicht mehr ganz mithalten. Syahrins Manöver in der letzten Runde war eher übermotiviert, aber

solche Dinge gehören dazu. Immerhin haben wir uns dank der 4 Punkte in der WM auf Rang 9 verbessert. Jetzt wollen wir versuchen, noch die achte Position zu erreichen. Aber die Jungs hinter uns schlafen auch nicht.» ♦ IP/ML



Cortese: Ausritt in die Wiese

Robin Mulhauser

Kampfsport-Training

Der Nummer-2-Pilot des Teams Technomag-carXpert und Moto2-Rookie verlor im Training nur 1,4 Sekunden auf die Pole-Zeit von Maverick Viñales und hielt bis zum letzten Renndrittel tapfer im Mittelfeld mit. Zwischendurch lag er auf dem guten 17. Rang, kam aber am Ende doch nur als 26. ins Ziel. Mulhauser war bitter enttäuscht: «Ich bin selber schuld. Ich war mir gar nicht gewusst, in einem so grossen Pulk unterwegs zu sein. Als die ersten beiden Gegner an mir vorbeirauschten, geriet ich völlig aus dem Rhythmus, einer nach dem anderen kam an mir vorbei.» Als 26. fehl-

ten Mulhauser dennoch nur drei Sekunden bis zu Platz 17. «Ich muss jetzt aggressiver werden. Im Winter werde ich vielleicht einen Kampfsport ins Aufbautraining einbauen.» ♦ IP/ML



Mulhauser: Im Finale versagt

NACHRICHTEN

Eskil Suter: Noch mehr Kunden werden

Suter Racing Technology Hiobsbotschaft für Eskil Suter: Das Catherham-Team zieht sich aus der Moto2 zurück, Teamchef Johann Stiegefelt wird für Catherham-Eigner Tony Fernan sowie das malaysische Sport-Ministerium ein Moto3-Team aufziehen. In Fahrerlager wird gemunkelt, dass auch Aspar nur noch Moto3 (mit Mahindra) und MotoGP (mit Honda-Production-Racern) machen wird und sein Moto2-Team schliesst.

Florian Alt: Aufstieg in die Moto2-WM

Ioda Racing Nach drei Monaten zäher Verhandlungen hat es Terrell Thien geschafft, Florian Alt bei Racing in die Moto2-WM zu bringen. Der langgewachsene MotoGP-Rookies-Cup-Gewinner von 2012 fechtet derzeit die spanische Moto2-Meisterschaft mit Jesko Raffin an. «Florian ist sehr gereift, er nimmt seine Sache ernst und ist sehr fokussiert», so Thien. «Er hat einen Einjahresvertrag bekommen mit Option auf weiteres Jahr.» Alt wird in Valencia die Suter des Teams testen, danach wird er nach Italien zu dem Team ziehen, um Italienisch zu lernen, im Team zu akklimatisieren und dort zu trainieren. Ioda hofft auf einen zweiten Startplatz in der Moto2-WM, sonst wackelt der Platz von Randy Krummenacher. ♦

KOMPAKT

»» **Mika Kallio** Der 31-jährige Finne hat seine MotoGP Pläne begraben müssen bei Marc VDS bereits Rado und Alex Márquez fahre hat Kallio bei Italtrans unterschrieben.

»» **Simone Corsi** Der Forw Pilot kann wegen eines offenen Unterarmbruch und gerissenen Sehnen frühestens beim WM-Finale in Valencia wieder fahren.

»» **Sandro Cortese** Der deutsche Moto2-Pilot wird in dieser Woche auf der Kölner Intermot am 1. und 2. Oktober jeweils um 14.00 Uhr in der Halle 6.1, Star D050 allen Fans für ein Meet & Greet zur Verfügung stehen. ♦ IP

Marcel Schrötter

Mit Teamgeist



Schrötter (23) vor Torres und Cardus: Totalschaden am Freitag

Rang 10 holte Marcel Schrötter zum 10. Mal in die WM-Punkte. Der 23-Jährige Pilot und aktuelle Zwölftplatzierte hat sich bis zum Saisonende die Top 10 zum Gesetz gemacht.

Schrötter startete denkbar schlecht zum GP Aragón. Beim fünften Rennen des Freitags am Freitag wurde er über das Vorderrad von einem an sich harmlosen Fahrer aus Österreich, aber im Kiesbett schlug sich die Tech3 um. «Das ist ein bisschen unglücklich», erzählte Schrötter. Das Resultat war eine Art Totalverlust, also ein Totalverlust. Meine Mechaniker haben eine komplett neue Maschine aufbauen, das hat seine Zeit gebraucht. Das zweite Rennen am Nachmittag war wegen Motor- und Elektrikproblemen ebenfalls ein Totalverlust.

Leistung am Freitag

Am Samstag am Samstag in der Qualifikation mit Rang 10. «Anfangs der Probleme vom Freitag war das ein Topresultat. Die Jungs haben da in der

Randy Krummenacher

Weekend vergessen»

Nach dem Training war Randy Krummenacher (Ioda-Suter), der seit dem Startplatz für 2015 noch nicht bestätigt hat, fast sprachlos. Von 31. von 34 Piloten wurde er aus der 11. Startreihe ausgeschieden: «Mir fehlen die Worte, um einen schlimmen Trauertag habe ich schon lange nicht mehr erlebt. Ich habe null Chancen in die Front, wir werden morgen für das Warme ändern.»

Obwohl trotz der Änderungen am Rennntag nicht besser: 27 von 30 Klassierten; stand auf den Sieger: 44 Runden. «Wir haben leider verschlechtert statt verbessert. Ich habe alles versucht

Nacht von Freitag auf Samstag ein Wunder vollbracht, ich verneige mich vor ihnen. Nicht auszudenken, was da möglich gewesen wäre, wenn wir den Freitag noch hätten nutzen können. Mir fehlen nur 4 Zehntelsekunden auf die Pole-Zeit!»

Teamgeist und Zusammenhalt

Am Sonntag verpasste Schrötter sein bestes Saisonresultat (bisher zwei Mal P9) mit Platz 10 nur knapp.

«Damit muss ich mich zufrieden sein, ich bin nur zwei Sekunden hinter meiner bislang besten Saisonplatzierung ins Ziel gekommen», sagte Schrötter. «Das Erfreulichste ist für mich, dass wir erneut gesehen haben, was mit Teamgeist und Zusammenhalt möglich ist. Jeder hat seinen Beitrag geleistet, um mir in dieser knappen Zeit zu einem guten Bike zu verhelfen. Wir können stolz darauf sein, erneut in die Top 10 gefahren zu sein. Ich bin sicher, unsere Resultate werden zum Saisonende noch besser werden. Mein Ziel ist nach wie vor dasselbe – ich will die WM in den Top 10 beenden!» ♦ IP/ML

und das Maximum gegeben, aber es war hoffnungslos», so Krummenacher enttäuscht. «Wir müssen dieses Aragón-Weekend so rasch wie möglich vergessen und versuchen, die Scharte in Motegi wieder auszuwischen.» ♦ IP/ML



Krummenacher: Null Vertrauen

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Pole-Setter Rins wird durchgereicht auf Platz 6 und noch von Guevara (von P3 gestartet) angerempelt. Kent (von P2) geht in Führung, vor Miller. Der Deutsche Grünwald legt sich nach einem Zweikampf mit Granada in Kurve 1 flach, fährt aber weiter.

1. Runde: Miller vor Kent, Rins, McPhee (vom Racing Team Germany), Bastianini und Márquez. Fenati nur auf Rang 19. Der Deutsche Öttl auf Platz 28 und Grünwald auf 34.

2. Runde: Rins in Front.

3. Runde: Miller wieder auf P1.

4. Runde: Márquez sticht an die Spitze, es kommt zum Kontakt mit Miller, welcher stürzt. McPhee auf Podestkurs (P3).

5. Runde: Kent führt. Öttl in den Top 20.

6. Runde: Márquez auf P1. Fenati (P9) bereits in den Top 10.

9. Runde: Ötts Aufholjagd ist nach einem Sturz und auf P16 liegend zu Ende.

10. Runde: Rins holt sich P1. Fenati nun in den Top 5.

11. Runde: Márquez erobert P1 zurück. Rins macht einen Fehler, fällt auf P7 zurück.

12. Runde: Fenati, nach der 1. Runde noch auf P19, geht in Führung! Rins zurück in den Top 5. McPhee stürzt auf P3 liegend, fällt auf P8 zurück und gibt auf.

16. Runde: Márquez vorn.

17. Runde: Fenati auf P1.

18. Runde: Wieder Márquez vorn, vor Kent und Fenati.

20. Runde: Fenati legt sich Márquez vor der letzten Kurvenkombination zurecht und siegt. ♦ WHJ

Qualifying

1. Rins	1:58,318
2. Kent	1:58,434
3. Guevara	1:58,470
4. Miller	1:58,476
5. Márquez	1:58,510
6. Bastianini	1:58,647
7. Viñales	1:58,707
8. McPhee	1:58,743
9. Antonelli	1:58,770
10. Vázquez	1:58,828
11. Navarro	1:58,969
12. Kornfeil	1:58,999
13. Fenati	1:59,032
14. Migno	1:59,187
15. Binder	1:59,208
16. Masbou	1:59,224
17. Hanika	1:59,314
18. Khairuddin	1:59,374
19. Ono	1:59,422
20. Oliveira	1:59,626
21. Granada	1:59,636
22. Bagnaia	1:59,718
23. Tonucci	2:00,027
24. Ferrari	2:00,046
25. Danilo	2:00,087
26. Ajo	2:00,260
27. Deroue	2:00,289
28. Azmi	2:00,329
29. Rodrigo	2:00,384
30. Locatelli	2:00,765
31. Iwema	2:00,805
32. Carrasco	2:00,878
33. Grünwald	2:01,044
34. Öttl	2:01,107
35. Ramos	2:02,112

GRAND PRIX VON ARAGÓN – Moto3 / Resultate

Alcañiz (E): 28. September 2014; 14. Lauf zur Weltmeisterschaft; 101,56 km über 20 Runden à 5,078 km; 35 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt, abtrocknend; Luft: 17 Grad, Asphalt: 20 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Romano Fenati (I)	KTM	20	+40:52,209	2:00,176	25
2. Alex Márquez (E)	Honda	20	+0,057	2:00,431	20
3. Danny Kent (GB)	Husqvarna	20	+0,283	2:00,203	16
4. Alex Rins (E)	Honda	20	+11,631	2:01,102	13
5. Jakob Kornfeil (CZ)	KTM	20	+18,382	2:00,513	11
6. Enea Bastianini (I)	KTM	20	+19,259	2:01,278	10
7. Miguel Oliveira (P)	Mahindra	20	+23,706	2:01,002	9
8. Brad Binder (ZA)	Mahindra	20	+24,773	2:00,970	8
9. Niccolò Antonelli (I)	KTM	20	+37,023	2:01,844	7
10. Alexis Masbou (F)	Honda	20	+39,044	2:01,053	6
11. Hiroki Ono (J)	Honda	20	+39,584	2:01,912	5
12. Isaac Viñales (E)	KTM	20	+1:02,015	2:01,283	4
13. Efrén Vázquez (E)	Honda	20	+1:02,061	2:02,042	3
14. Jules Danilo (F)	Mahindra	20	+1:02,238	2:03,440	2
15. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Honda	20	+1:05,268	2:02,618	1
16. Jasper Iwema (NL)	Mahindra	20	+1:05,282	2:02,624	-
17. Eric Granada (BR)	KTM	20	+1:06,486	2:01,704	-
18. Andrea Locatelli (I)	Mahindra	20	+1:12,074	2:03,189	-
19. Hafiq Azmi (MAL)	KTM	20	+1:21,830	2:02,957	-
20. Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	20	+1:25,126	2:03,731	-
21. Gabriel Ramos (YV)	Kalex-KTM	20	+1:25,242	2:03,716	-
22. Ana Carrasco (E)	Kalex-KTM	20	+1:35,044	2:03,983	-
23. Karel Hanika (CZ)	KTM	20	+1:37,368	2:04,375	-
24. Francesco Bagnaia (I)	KTM	19	+1 Rdn.	2:05,644	-
25. Niklas Ajo (FIN)	Husqvarna	19	+1 Rdn.	2:02,143	-
26. Luca Grünwald (D)	Kalex-KTM	18	+2 Rdn.	2:03,622	-
27. Jack Miller (AUS)	KTM	17	+3 Rdn.	2:01,011	-

Nicht klassiert:

- John McPhee (GB)	Honda	12	+8 Rdn.	2:01,644	-
- Andrea Migno (I)	Mahindra	9	+11 Rdn.	2:03,588	-
- Philipp Öttl (D)	Kalex-KTM	8	+12 Rdn.	2:04,103	-
- Jorge Navarro (E)	Kalex-KTM	5	+15 Rdn.	2:04,431	-
- Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	5	+15 Rdn.	2:06,206	-
- Juanfran Guevara (E)	Kalex-KTM	3	+17 Rdn.	2:05,112	-
- Scott Deroue (NL)	KTM	2	+18 Rdn.	2:08,770	-
- Matteo Ferrari (I)	Mahindra	0	+20 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 149,0 km/h

Schnellste Runde: Fenati, Runde 19 in 2:00,176 min (=1152,1 km/h)

Nächstes Rennen: 12. Oktober 2014, Motegi (J) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	206
2. Miller	195
3. Rins	188
4. Fenati	165
5. Vázquez	154
6. Masbou	140
7. Viñales	116
8. Bastianini	108
9. Kent	93
10. Oliveira	93

11. Binder	85
Ferner:	
23. Öttl	10

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	303
2. Honda	298
3. Mahindra	133
4. Husqvarna	113
5. Kalex-KTM	52
6. FTR-KTM	4



Pech: McPhee vom Racing Team Germany stürzte auf Podestkurs

Grand Prix von Aragón - Moto3

Mit harten Bandagen

Die Weltmeisterschaft in der Moto3-Klasse spitzt sich zu. Die beiden Titelanwälter Jack Miller und Alex Márquez packten beim Grand Prix von Aragón schon mal härtere Bandagen aus.

Die vierte Runde des GP von Aragón brachte auf jeden Fall die Wende in der Weltmeisterschaft: Márquez und Miller hatten in einer Rechtskurve Feindkontakt, worauf Miller stürzte und erstmals im laufenden Jahr die WM-Führung verlor – an den späteren GP-Zweiten Márquez. Miller fluchte verständlicherweise in seinen Helm hinein. Später hatte er sich sichtlich beruhigt: «Das ist Racing! Alex wollte mich schon auf der Gerade zuvor überholen, schaffte es aber nicht. In der nächsten Kurve fuhr ich die trockene Linie, wie immer – und ich wusste, das Alex innen reinstechen wird (Die Strecke war nach Regen am Morgen am Aufrocknen; Anm. der Red.)» Márquez zuckte mit den Schultern: «Ich habe meine Linie gehalten, nicht mehr, nicht weniger. Die Kurve ist schwierig, und sie wurde mit dieser einen trockenen Linie zur noch grösseren Herausforderung.» Beim Zusehen erinnerte man sich jedenfalls zwangsläufig an «Rennzwischenfälle», welche schon Alex' älterem Bruder und MotoGP-Weltmeister Marc Márquez in der Vergangenheit die eine oder andere Schlagzei-

le beschert hatte. Zuschauer der Miller-Márquez-Nummer war auch Danny Kent. Der Dritte des GP von Aragón meinte britisch trocken: «Ein Rennunfall.»

Eine Wende – keine Entscheidung

Die Wende im WM-Klassement, die brachte diese Szene in Runde 4 mit sich: Márquez (206 Punkte) löste Miller (195) an der Spitze ab. Aber eine Vorentschcheidung im Titelkampf war es nicht. Denn in Aragón siegte mit Romano Fenati ein Markenkollege von Miller. Der italienische Zögling von MotoGP-Superstar und Landmann Valentino Rossi fiel beim Start auf Rang 19 zurück, bückelte mit KTM-Power und Rennintelligenz das ganze Feld nieder. Es war sein bereits vierter Saisonsieg – aber der erste seit dem Heimtriumph Anfang Juni in Mugello (I).

Für Marquez' Ausrüster Honda dagegen war es die erste Niederlage seit Mitte Juli, als Miller auf dem Sachsenring siegte. Danach hatte der KTM-Australier gegen die Honda-Konkurrenz das Nachsehen: Bei vier Rennen siegten je einmal Efrén Vázquez und Alexis Masbou sowie zweimal Márquez' Teamkollege Alex Rins. Sorgen macht sich der neue WM-Leader Márquez wegen des jüngsten KTM-Erfolgs aber nicht. Übernächsten Sonntag will er zurückschlagen: «In Japan gewann ich meinen ersten GP – und Honda wird in der Heimat genauso hungrig sein wie ich.» ♦ WHJ/CEV

Öttl/Grünwald

Ganz nah dran



Starke Aufholjagd: Öttl (r.) fuhr bis auf Platz 16 vor – und stürzte

«Jetzt kommt der Fahrer!», hatte Philipp Öttl beim vorletzten Lauf der Moto3-WM in Misano (I) verlauten lassen. Beim Grand Prix von Aragón bleibt der Deutsche zwar punkte-, aber nicht aussichtslos. Dafür hatte Luca Grünwald bald mal triste Perspektiven.

Ambitioniert reiste Öttl zum GP von Aragón. Er hatte dabei weniger Platz 4 wie vor einem Jahr – und damit seine bisher beste GP-Klassierung – als Ziel vor Augen. Aber der spanische Rundkurs nahe Alcañiz war auf jeden Fall ein gutes Pflaster für Wiedergutmachung. Es sei vorweggenommen: Öttl setzte auch letzten Sonntag seine Negativserie von nunmehr fünf punktelosen WM-Rennen in Serie fort, mit seinem ersten Nuller nach Sturz. Aber bevor ihm zur Rennehälfte das weggerutschte Hinterrad seiner Kalex-KTM einen Strich durch die Rechnung machte, zeigte der 18-jährige Deutsche eine bärenstarke Leistung – und schlug damit die Richtung ein, die er beim vor-

letzten Rennen vorgegeben hatte. Im Verlauf des Jahres hatten Team und Motorrad Vorrang. Aber nun sei es an der Zeit, an sich zu denken, sagte Öttl: «Jetzt kommt der Fahrer!» In der Qualifikation nahm er sich das zu sehr zu Herzen: Startplatz 34 ist 2014 sein schlechtestes Resultat. «Ich habe auf der Strecke viele Linien ausprobiert. Ich muss mich künftig auf eine bestimmte Fahrweise festlegen.» Im Rennen folgte aber die Aufholjagd, von Position 34 bis auf 16 vor. «Punkte waren möglich. Philipp fuhr bis zum Ausfall ein Super-Rennen», lobte Papa und Manager Peter Öttl.

Luca Grünwald, der andere Deutsche im Moto3-Feld, hatte weniger Grund zur Freude. Die Wetterkapriolen am Morgen des Rennstages wirbelten auch ihn durcheinander: «Ich habe gepokert und die falsche Wahl getroffen.» Er war einer von wenigen Piloten, die sich auf der trockenen Strecke für Regenreifen entschied. Sein Comeback nach Verletzungspause endete auf dem enttäuschenden 26. Rang. ♦ WHJ/CEV

NACHRICHTEN
RTG 2015 mit McPhee und Masbou

Racing Team Germany
Obwohl Teamchef Dirk Heidolf eigentlich mit Efrén Vázquez weitermachen wollte, hat er nun die Verträge für das nächste Jahr mit John McPhee und dem Franzosen Alexis Masbou unterzeichnet. «Ich hätte Vázquez gerne behalten, aber sein Management hat einfach zu viel gefordert, und die Geschichte muss auch finanzierbar bleiben», weiss Heidolf. «Es tut mir leid für ihn, denn so wie es jetzt aussieht, sind alle guten Plätze belegt.»

Kiefer mit Kent, Ono und Honda

Kiefer Racing Team
Teamchef Stefan Kiefer hat schon in Misano gesagt, dass es so aussieht, dass er das Budget für Luca Grünwald für 2015 nicht aufbringen kann. Nun ist es Gewissheit: Grünwald wird nicht mehr dabei sein, Kiefer wird mit Danny Kent und dem Japaner Hiroki Ono fahren. Der 22-jährige Japaner fuhr dieses Jahr im Team Honda Asia die spanische Meisterschaft, stand bislang viermal auf dem Podium und hat sich bei seinem Wildcard-Einsatz auf seiner blitzsauber aufgebauten CEV-Maschine, die aber lange nicht die Leistung der WM-Honda hat, auf dem neunzehnten Platz qualifiziert und wurde im Rennen hervorragender Elfter. Kiefer bekommt 2015 dasselbe Honda-Paket wie Alzamora, Gresini und RTG. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Gresini Moto3** Das Team 2015 wird wie angekündigt Honda fahren und hat mit Enea Bastianini verlängert. Zweiter Fahrer wird der 17-jährige Andrea Locatelli, der derzeit beim Team Italia eine Mahindra fährt.

»» **Husqvarna** Danny Kent bescherte der schwedischen Marke, die seit 2013 zu KTM gehört und deren Moto3-Technik auch mit der der KTM identisch ist, nach Brunn das zweite Mal einen Podestplatz. Damit wurde die bisherige historische Bestmarke von Husqvarna eingestellt. 1972 hatte der Schwede Bo Granath mit der 500er-Husqvarna ebenfalls zwei dritte Plätze auf dem Salzburgring und in Anderstorp belegt. ♦ IP



Riesengaudi: Überraschungssieger Fenati (r.) mit Chef Rossi



Es kracht: Miller (l.), Márquez



Rückfall: Rins verlor Positionen

MotoGP Rookies Cup

Martín klarer Meister

Er ist gerade 16 Jahre alt, wohnt am Stadtrand von Madrid, darf auf der Strasse gerade mal eine 125er fahren, aber Jorge Martín schaffte mit seiner 220 km/h schnellen Cup-KTM einen vierten Platz im ersten Lauf und sicherte sich damit vorzeitig den Gesamtsieg im MotoGP Rookies Cup 2014. Dabei hätte Martín in diesem ersten Aragón-Lauf schon ein neunten Platz genügt, um Cupsieger zu werden.

Und weil es so schön war, fuhr er im zweiten, nassen Lauf völlig locker und entfesselt, holte auch nach einem Abstecher neben die Piste wieder auf den führenden Marc Garcia auf und gewann.

Im nächsten Jahr fährt er die Moto3-WM bei Aspar auf einer Mahindra.

MotoGP-Rookies-Cup-Endstand: 1. Jorge Martín (E) 254 Punkte; 2. Joan Mir (E) 197; 3. Stefano Manzi (I) 193; ... 14. Aris Mihail (D) 51. ♦ PP



Cupsieger Jorge Martín

Superbike-WM

Chaos um Melandri

Der italienische Star wird im Transfer-Gerangel bei Aprilia zwischen der Superbike- und der MotoGP-WM hin- und hergerissen. Alex Lowes hat bei Crescent Suzuki verlängert.

Der junge Nordire Alex Lowes will 2015 erneut einen Anlauf wagen. Suzuki Crescent versprach ihm, weiter hart an der Entwicklung zu arbeiten. Bei Pata Honda ist Michael van der Mark fest im Sattel. Sein Teamkollege könnte Sylvain Guintoli oder dessen französischer Landsmann Loris Baz werden, der im Transfer-Theater einen sichergeglaubten Platz in der MotoGP-WM doch noch verloren hat. Baz hat noch gute MotoGP-Chancen bei Forward-Yamaha (s. S. 19) und wäre dort Teamkollege von Stefan Bradl.

Leon Haslam hat bei Honda keinen Platz mehr. Sein bestes Ergebnis in fast zwei Jahren war P5 in Assen und Portimão. Der Brite gilt als Favorit bei Barni Ducati, wo man gern einen erfahrenen Piloten neben einem Rookie hätte. Haslam spricht auch von BSB-Teams und dem Suzuki Crescent Team, wo Kumpel Lowes verlängert hat.

Hin und her

Chaos herrscht weiter um Marco Melandri, der eigentlich einen erneuten Anlauf in der Superbike-WM unternehmen



Marco Melandri (33): Mangels SBK-Alternative in die MotoGP?

wollte. Fakt ist: Melandris Vertrag mit Aprilia verlängert sich automatisch, wenn er 2014 unter den Top 3 der WM-Endabrechnung steht. Im Moment fehlen ihm nach den beiden Siegen in Jerez nur noch 18 Punkte auf Baz.

Melandri wollte 2015 auf die Jagd nach der Superbike-WM-Krone gehen, weil er noch nicht an die Konkurrenzfähigkeit der überarbeiteten ART glaubt. Das Problem bei Aprilia: Für die Superbike-WM gibt es keinen Sponsor für ein offizielles Projekt, wo nun auch Giulio Bardi für die Rolle des Teammanagers seit vergangener Woche aus dem Spiel ist. Bardi übernimmt die Leitung beim italienischen Konkurrenten MV Agusta (s. S. 19). Melandri-Manager Alberto Vergani bezeichnet die Situation als «big troubles».

Zuletzt gab es bei Aprilia wenigstens für die MotoGP etwas Hoffnung, was die Sponsorfrage betrifft. Gerüchten zu Folge könnte es eine Wiedervereinigung mit Ex-Gresini-Sponsor San Carlo geben.

Ein Hilferuf

Althea-Ducati-Teambesitzer Genesio Bevilacqua jammert wieder mal wegen des Geldes und unerwartet hoher Kosten. Der Italiener will Hilfe von Promoter Dorna und würde dafür einen Toppiloten holen.

Bei BMW gibt es noch viele offene Fragen. Barrier dürfte bei BMW Italia bleiben, auch das Toth-Team bleibt. Vom geplanten Team um BMW-Botschafter Troy Corser gibt es keine neuen Informationen. Fix: BMW stellt auf der InterMot das Update der S 1000 RR vor. ♦ JO

IDM Superbike

3C-Duo mit Werksbikes



Zurück, wo er schon einmal war: Max Neukirchner in der SBK-WM

Meister Xavi Forés und 3C-Racing-Teamkollege Max Neukirchner testeten vergangene Woche in Mugello für ihren Superbike-WM-Einsatz in Magny-Cours am 4./5. Oktober. Beide fuhren mit aktuellem Werksmaterial und fanden bereits ein Grund-Set-up. Die Rundenzeiten bleiben unter Verschluss. Jedoch sagt Teamchef Karsten Jerschke: «Die Leistungen waren beeindruckend. Falls es in Frankreich genau so läuft, haben wir eine realistische Chance, auch in der WM vorne mit-

zufahren.» Lorenzo Lanzi steht ebenfalls am Start, erhält aber eine aufgemotzte Superbike-IDM-Ducati.

Neukirchner: Dazugelernt

Neukirchner hat die IDM-Niederlage gegen seinen spanischen Kollegen Forés inzwischen verkraftet. «Natürlich habe ich am Anfang nicht gedacht, dass er so stark sein würde. Aber dreifacher spanischer Meister wird man nicht so einfach. Er war ein grossartiger Gegner.» ♦ AWI

IDM Superbike

Rückkehr

Kawasaki kehrt 2015 als Poolpartner in die Superbike-IDM zurück. Die frohe Botschaft wurde beim diesjährigen IDM-Finale in Hockenheim verkündet. Rainer Schnock, Chef des Kawasaki Schnock Team Shell Advance, sagt dazu: «Ich hoffe auch auf ein Miteinander, was direkt die Teams betrifft.» Ob sein Supersport-Fahrer Roman Stamm, der den Titel um Haarsbreite verpasste, sich ein weiteres Mal aufrafft, darum zu kämpfen, ist offen. «Wir lassen die Saison erst einmal sacken. Roman macht drei Wochen Urlaub in Australien.» ♦ AWI



Nachdenklich: Roman Stamm

Superbike-WM

Eurosport plant nun

Die Übernahme der MotoGP-Rechte durch den paneuropäischen TV-Kanal Eurosport ab 2015 (s. S. 19) schlug zuletzt ein wie eine Bombe. Eurosport hält nämlich bis einschliesslich 2016 auch die SBK-Rechte. Der Vertrag stammt noch aus der Flammini/Infront-Ära.

Fakt ist: Eurosport hat längst erkannt, dass Motorradsport auf höchstem Niveau bei der wichtigen Klientel der 19. bis 49-Jährigen sehr hoch im Kurs steht. Und bei Sport 1 mussten die GP-Fans oft mit Moto3 und Moto2 aus der Konserve Vorlieb nehmen.

Aber Eurosport hat nun fast ein Überangebot: Neben MotoGP- und Superbike-WM gibt es auch Motocross – hauptsächlich auf Paysender Eurosport 2 – im Programm. Dies könnte zu Programmengpässen führen.

Werner Starz von Eurosport Deutschland in München versichert, dass die Inhalte auf sämtliche Bereiche – neben Eurosport und Eurosport 2 im Fernsehen auch auf die Online-Angebote und andere Feeds – verteilt werden. Starz: «Es wird eine Programmierung über die gesamte Plattform hinweg sowie auf den Zusatzkanälen geben. Die Programmabteilung arbeitet an den Details.» Ausserdem: Sky zeigt seit Jahrzehnten vor, wie es klappen kann. ♦ JO

IDM Superbike

Abwarten

Bei Denis Hertrampf vom HPC-Power Suzuki laufen die Telefone heiss. Für eine Verpflichtung in der Supersport-Klasse haben Lenno Huthmacher und mehrere Fahrer aus den Niederlanden bei ihm angeklopft. Die Meisterschaft im deutschen Nachbarland steckt in der Krise. Für manche Piloten ist der Wechsel in die IDM ein logischer Schritt. Teamchef Hertrampf will aber seine Entscheidung, wie es 2015 überhaupt weitergeht, vom Reglement in der Superbike-Klasse abhängig machen. Es soll in den nächsten vier Wochen eintreffen. Die Teams können ihre Vorstellungen derzeit schriftlich bei Promoter MotorEvents einreichen. Es geht hauptsächlich um die Freigabe der Bremsen und Gabel. Von seinen diesjährigen Superbike-Fahrern Marc Buchner und Erwan Nigon sowie den Supersportlern Vittorio Iannuzzo und Christian Stange würde sich Hertrampf nur unter ungern trennen. ♦ AWI

NACHRICHTEN

Foret: Abschied in Magny-Cours

Superbike-WM Fabien Foret, Supersport-Weltmeister von 2002, wird beim Heimrennen in Magny-Cours seinen Abschied von der Superbike-WM geben. Der 41-Jährige holte bisher 16 WM-Laufsiege und wird bei Pedercini die Kawasaki des verletzten Luca Scassa steuern. 2015 will er nur noch in der Langstrecken-WM antreten.

AMA: Rainey wollte Checa an Bord holen

AMA Superbike In der US-Superbike-Serie herrscht Aufbruchstimmung. Der US-Ducati-Importeur überlegt aufgrund der neuen Führung durch Wayne Rainey's Firma sogar den offiziellen Wiedereinstieg in die Serie. Rainey hat zuletzt Carlos Checa ein Angebot zur Mitarbeit unterbreitet. Der Katalane hat aber dankend abgelehnt.

Australier denkt über Karriereende nach

IDM Superstock Es sieht schlecht aus für Alex Phillis, den Gesamtsechsten von 2014. Der Sohn von Superbike-Ikone Rob Phillis kommt nicht recht voran, und für eine weitere Saison benötigt er 60000 Euro. Papa Phillis meint: «Wir überlegen, ob wir nicht lieber ganz aufhören sollten.» ♦ JO/AWI

KOMPAKT

» Superbike-WM Chaz Davies war Gast bei Ducati Manchester, wo er für Spezialpakete der brandneuen Monster 696 warb.

» IDM Superbike Der grossgewachsene Brite Leon Camier hat ein Angebot von Wilbers BMW für die IDM in der Tasche.

» IDM Superbike Auf der InterMot stehen bei Ducati neben der MotoGP-Maschine die 1199 Panigale R von Neukirchner und Forés.

» IDM Sidecar Nach seiner Karriere macht der zweifache Vizeweltmeister und sechsfache deutsche Meister Jörg Steinhausen bei der Organisation des ADAC MX Masters mit. Sein MSC Bielstein e.V. ist 2015 ein Veranstalter. ♦ JO/AWI

Motocross der Nationen Kegums

«Freundschaft als Basis!»

Von ALEX HODGKINSON

Frankreich gewann in Kegums in Lettland das Nationencross zum zweiten Mal in der 68-jährigen Geschichte der Motocross-Team-WM: Der letzte Sieg der Franzosen lag 13 Jahre zurück. Deutschland kam auf Platz 5, die Schweizer landeten auf Platz 7.

In seinem Abschiedsjahr als französischer Nationalcoach musste Olivier Robert viel Kritik in der Heimat ertragen, nachdem er den MX2-Weltmeister Jordi Tixier nicht nominiert hatte: Aber der eindeutige Sieg des vergangenen Jahrzehnts war kein Zufall.

Schon 2001 in Namur/B gewann Frankreich mit einer vermeintlichen B-Mannschaft, dessen Fahrer erstmals in der Geschichte als solides Team führen, und in Kegums war der Teamgeist genauso hoch.

Doppelsieger Gautier Paulin betonte als Erster: «Frankreich hat viele gute Fahrer. Aber WIR haben das Ding nach Hause gefahren!»

Dylan Ferrandis, der 20-Jährige, der statt Tixier als MX2-Fahrer nominiert worden war: «Wir sind drei Freunde, die für einander gefahren sind; das war die Basis für unseren Sieg!»

Steven Frossard: «Unser Teamgeist war Spitze! Wenige Minuten vor dem zweiten Lauf opferte Dylan das günstigste Startgatter im Interesse des Teams, und ich konnte den Start gewinnen und Rang 2 sichern.»

Sogar Joël Smets, Teammanager des zweitplatzierten belgischen Teams, wollte nichts von einem verschenkten Sieg hören: «Ich bin stolz auf unsere Leistung, aber die Franzosen waren einfach besser», so der Ex-Weltmeister. US-Teammanager Roger De Coster: «Es ist erstaun-



Starke deutsche Fahrer beim Start zum dritten Rennen: Dennis Ullrich (21) führt das Feld an und Max Nagl (19) fährt vorne mit

lich, dass Frankreich das Nationencross auf einer Sandstrecke gewinnen konnte, aber es war absolut verdient. Alle drei sind würdige Weltmeister, und Paulin war phänomenal!»

Deutschland hatte nie eine Chance und landete in der Endwertung auf Platz 5.

Max Nagl wird in Lauf 1 Dritter

Im ersten Lauf fuhr Max Nagl auf Platz 3: «Das Tempo der Spitzenreiter während der ersten Runden war extrem hoch, und ich konnte auf dieser brutalen Strecke nicht mithalten, aber in der zweiten Rennehälfte fühlte ich mich wohl. Ich wollte Ryan Dungey in der letzten Runde überholen, aber ein Hinterbänkler fuhr auf seiner üblichen Spur. Ryan wechselte auf meine Spur, und meine Chance war hin.»

Henry Jacobi, der Lastminute-Ersatz für den verletzten Marcus Schiffer, hatte vom ungünstigsten Aussenstartgatter in diesem Lauf keine Chance und kam als 28. an, aber eine Stunde später fuhr er 20 Minuten lang das Rennen seines Lebens und

blieb vor Weltmeister Toni Cairoli unter den ersten 20, bis er stürzte. Eine tapfere Leistung.

Dennis Ullrich kam als respektabler 14. an, aber die wirkliche Sternstunde des MX-Masters-Gewinners kam im dritten Lauf, als er den Start vor allen Weltstars gewann und erst in der Schlussphase des Rennens seinen Platz unter den ersten zehn einbüßte.

Nagl, der ebenfalls einen Superstart hinlegte, war schnell einmal Vierter, aber in der 9. von 17 Runden ging der deutsche WM-Star zu Boden und musste sich mit Rang 12 im Ziel zufriedengeben.

Jeremy Seewer führte die Schweiz mit einem erstaunlichen dritten Platz im MX2-Qualifikationslauf ins Hauptprogramm, nachdem er sieben Runden lang geführt hatte und nur Cairoli und Suzuki-Teamkollege Glenn Coldenhoff vorbeilassen musste. Sein Team kam mit soliden Leistungen in allen drei Läufen auf Platz 7 in der Gesamtwertung. ♦

NACHRICHTEN AUF S. 32

MOTOCROSS DER NATIONEN / Resultate

Kegums (LV): 28. September 2014. Wetter/Piste: bewölkt, 17 Grad/trocken, griffig
B-Finale (40 Fahrer gestartet, 31 im Ziel): 1. Martin Barr (IRL), KTM, 17 Runden in 34:38,448 min; 2. José Butron (E), KTM, 5,081 sec zurück; 3. Martin Michek (CZ), KTM, 24,659; 4. Stuart Edmonds (IRL), Suzuki; 5. Arminas Jasikonis (LT), KTM; 6. Akira Narita (J), Honda; 7. Scott Columb (NZ), Yamaha; 8. Tomasz Wysocki (PL), KTM; 9. Thales Vilardi (BR), Yamaha; 10. Kornel Nemeth (H), KTM; 11. Anderer Valentin (E), Yamaha; 12. Hamish Dobbyn (NZ), KTM; 13. Takeshi Katsuya (J), Kawasaki; 14. Yoshitaka Atsuta (J), Suzuki; 15. Nerjus Rukstela (LT), KTM; 16. Arunas Gelazninkas (LT), KTM; 17. Vaclav Covar (CZ), KTM; 18. Erik Hugyecz (H), KTM; 19. Gordon Crockard (IRL), Kawasaki; 20. Volodymyr Tarasov (UA), KTM.

MXGP/MX2-Finale (40 Fahrer gestartet, 40 im Ziel):

1. Gautier Paulin (F), Kawasaki, 18 Runden in 35:13,245 min; 2. Ryan Dungey (USA), KTM, 3,732 sec zurück; 3. Max Nagl (D), Honda, 4,841; 4. Jeremy van Horebeek (B), Yamaha; 5. Aleksandr Tonkov (RUS), Husqvarna; 6. Filip Bengtsson (S), KTM; 7. Glen Coldenhoff (NL), Suzuki; 8. Tommy Searle (GB), Kawasaki; 9. Dylan Ferrandis (F), Kawasaki; 10. Davide Guarneri (I), TM; 11. Jeremy Martin (USA), Yamaha; 12. Rui Gonçalves (P), Yamaha; 13. Shaun Simpson (GB), KTM; 14. Chad Reed (AUS), Kawasaki; 15. Julien Lieber (B), KTM; 16. Colton Facciotti (CDN), Honda; 17. Valentin Guillod (CH), KTM; 18. Vesovold Brylyakov (RUS), Honda; 19. Jeremy Seewer (CH), Suzuki; 20. Harri Kullas (EST), KTM – Ferner: 28. Henry Jacobi (D), KTM.

MX2-Open-Finale (40 Fahrer gestartet, 38 im Ziel):

1. Kevin Strijbos (B), Suzuki, 18 Runden in 35:28,584 min; 2. Steven Frossard (F), Kawasaki, 3,329 sec zurück; 3. Dean Wilson (GB), Kawasaki, 21,875; 4. Searle; 5. Fredrik Noren (S), Honda; 6. Eli Tomac (USA), Honda; 7. Tanel Leok (EST), TM; 8. Coldenhoff; 9. Ferrandis; 10. Marc De Reuver (NL), Honda; 11. Lieber; 12. David Philippaerts (I), Yamaha; 13. Martin; 14. Dennis Ullrich (D), KTM; 15. Matt Moss (AUS), Suzuki; 16. Arnaud Tonus (CH), Kawasaki; 17. Seewer (CH); 18. Pauls Jonass (LV), KTM; 19. Antonio Cairoli (I), KTM; 20. Thomas Kjer-Olsen (DK), Yamaha – Ferner: 34. Henry Jacobi (D), KTM.

MXGP/Open-Finale (39 Fahrer gestartet, 31 im Ziel):

1. Paulin, 17 Runden in 34:03,950 min; 2. van Horebeek, 2,146 sec zurück; 3. Tomac, 4,436; 4. Frossard; 5. Wilson; 6. Tonkov; 7. Leok; 8. Tonus; 9. Strijbos; 10. Gonçalves; 11. Dungey; 12. Nagl; 13. Karro; 14. Guarneri; 15. Ullrich; 16. Guillod; 17. Noren; 18. Philippaerts; 19. Gert Krestinov (EST), Kawasaki; 20. Cerial Klein-Kromhof (NL), KTM.

Nationenwertung (34 Teams am Start, 34 im Ziel):

1. Frankreich: Paulin, Ferrandis, Frossard, 17 Punkte; 2. Belgien: Strijbos, van Horebeek, Lieber, 27; 3. USA: Dungey, Tomac, Martin, 33; 4. Grossbritannien: Searle, Simpson, Wilson, 33; 5. Deutschland: Nagl, Ullrich, Jacobi, 57; 6. Italien: Cairoli, Philippaerts, Guarneri, 73; 7. Schweiz: Seewer, Guillod, Tonus, 74; 8. Russland: Tonkov, Mikhaylov, Brylyakov, 75; 9. Estland: Leok, Krestinov, Kullas, 77; 10. Niederlande: De Reuver, Klein-Kromhof, Coldenhoff, 80; 11. Schweden: Noren, Filip Bengtsson, Ken Bengtsson (KTM), 92; 12. Lettland: Jonass, Roberts Justs (Husqvarna), Karro, 97; 13. Portugal: Gonçalves, Hugo Basaula (Kawasaki), Paulo Alberto (Honda), 99; 14. Australien: Reed, Moss, Luke Clout (Yamaha), 108; 15. Dänemark: Thomas Kjer Olsen, Stefan Kjer Olsen (Honda), Kim Sorensen (Kawasaki), 124; 16. Finnland: Santtu Tiainen (Husqvarna), Ludvig Söderberg (Husqvarna), Toni Eriksson (KTM), 131; 17. Kanada: Facciotti, Tyler Medaglia (KTM), Kaven Benoit (KTM), 149; 18. Puerto Rico: Alex Martin, Benjamin Lamay, Ulises Velasco (alle Yamaha), 149; 19. Irland: Edmonds, Crockard, Barr; 167; 20. Slowenien: Klemen Gercar (Honda), Jernej Irt (KTM).

Internet: www.motocrossmx1.com



Siegreiche Franzosen: Steve Frossard, Dylan Ferrandis, Gautier Paulin und Olivier Robert v.l.

Honda

Der dritte Streich



Gruppenbild mit Dame: Honda-Werksfahrer Gonçalves, Barreda, Rodrigues und Israel mit Laia Sanz

Von IMRE PAULOVITS

Beim dritten Einsatz seit dem Wiedereinstieg will Honda endlich die Dakar Rallye gewinnen. Dazu wurde das bewährte Team noch einmal verstärkt.

Sie haben die Rallye-Weltmeisterschaft 2013 und in den letzten drei Jahren alle wichtigen Rallyes gewonnen – ausser der wichtigsten, der Dakar. Nach 13 KTM-Siegen in Folge will der grösste Motorradhersteller der Welt endlich wieder an die Zeiten in den 1980er-Jahren anknüpfen, als sie die abonnierten Sieger waren.

Das bewährte Team aus dem Vorjahr wurde beibehalten. Projektleiter ist weiterhin der 57-jährige Katsumi Yamazaki, Hondas bester Mann im Offroad. Er war bereits für das in der Experimentalklasse siegreiche Motorrad bei der Dakar 1995, der Zweitakt-EXP-2, zuständig, hat für Honda vier Motocross-WM-Titel gewon-

nen und seine Marke in der AMA-Motocross-Meisterschaft erfolgreich gemacht. Ihm zur Seite steht General Manager Martino Bianchi, der mit Husqvarna insgesamt 59 WM-Titel gefeiert hat und letztes Jahr mit Honda in der Rallye-WM seinen 60. hinzugefügt hat. Und mit Teamchef Wolfgang Fischer leitet ein Mann die Geschichte, der bereits bei BMW und Husqvarna viel Erfahrung gesammelt hat.

Bei den Fahrern wurden aus dem letzten Jahr Joan Barreda (E/31), Paulo Gonçalves (P/35) und Helder Rodrigues (P/35) beibehalten. Gonçalves war 2013 Rallye-Weltmeister, Rodrigues in diesem Jahr Fünfter bei der Dakar, und Barreda Siebter mit fünf Etappensiegen. Neu dazugekommen ist der Chilene Jeremias Israel, der letztes Jahr bei der Dakar bis kurz vor dem Ziel Vierter war.

Die Superfrau

Eine Chance im Werksteam bekommt auch die erfolgreichste

Motorsportlerin aller Zeiten, die dreizehnfache Trial-Weltmeisterin und dreifache Enduro-Weltmeisterin Laia Sanz. Die 28-jährige Spanierin hat sich in den letzten drei Jahren nicht nur stets als beste Frau bei der Dakar durchgesetzt, sondern mit dem sechzehnten Gesamtrang im Vorjahr auch die beste Platzierung einer Frau in der gesamten Geschichte dieser Rallye bei den Motorrädern gesichert. Nun will sie ganz in die vorderen Ränge vorstossen.

Ausser den Werksfahrern werden in diesem Jahr neu insgesamt drei Piloten aus Südamerika mit Production-Racern hinzukommen.

Stärker, zuverlässiger, agiler

Die Honda CRF 450 Rally wurde gegenüber dem Vorjahr noch einmal überarbeitet. «Wir haben grossen Wert darauf gelegt, dass wir das Gewicht, die Effizienz, die Zuverlässigkeit und die Handlichkeit der Maschine noch weiter verbessern», berichtet Katsumi Yamazaki. ♦

KTM

Mit Erfahrung gewappnet



Marc Coma soll KTM auch 2015 den Dakar-Sieg sichern

KTM sieht dem Ansturm von Honda mit Respekt, aber Gelassenheit entgegen. Rallye-Chef Heinz Kinigadner setzt auf Erfahrung und den besten Rallye-Piloten der Welt.

«Was für uns spricht ist die Tatsache, dass die Geschichte gezeigt hat, dass bei der Dakar die Erfahrung weder durch Einsatz noch durch Budget wettgemacht werden kann», glaubt Kinigadner. «Wir haben mit Marc Coma und Jordi Viladoms die besten Fahrer der Welt unter Vertrag und hoffen, dass mit Sam Sutherland auch die nächste Generation bald heranreift.»

Solide Basis

Die KTM 450 Rally wurde erst letztes Jahr völlig neu aufgelegt. «Gerade alt war auch das Vorgängermodell noch nicht, da es die 450er-Klasse in dieser Form erst seit fünf Jahren gibt», so Kinigadner. «Aber die Dakar in Südamerika ist von ihrem Charakter her völlig anders geworden. Dadurch, dass die Motorräder und die Autos getrennt fahren, sind nun viel anspruchsvollere und engere Passagen entscheidend, und da haben die alten Wüstenschiffe ausgedient. Deshalb haben wir eine viel handlichere und schmalere Ma-

schine gebaut. Wir haben sie erst neulich von Matthias Walkner auf der Motocross-Strecke getestet, und er kam dort richtig gut mit ihr klar. Das wäre bei der alten Rallye-Maschine schier unmöglich gewesen.»

Nach der völligen Neuentwicklung im Vorjahr wurde die Rallye-KTM nur noch in Details überarbeitet und Feintuning durchgeführt. Dafür basiert nun auch das 2015er-Modell der käuflichen Rallye-KTM auf der letztjährigen Werksmaschine, es wurden siebzig solcher Maschinen aufgebaut und stellen den Grossteil des Feldes von Privatfahrern bei der Dakar.

Österreichische Verstärkung

Seit Kinigadner 2000 das letzte Mal selbst an der Dakar teilgenommen hat, soll erstmals auch wieder ein Österreicher im Sattel einer Werks-KTM sitzen. Matthias Walkner, MX3-Weltmeister von 2012, soll im Rallye-Lager aufgebaut werden. «Es hat sich gezeigt, dass die Rallye-Spitzenpiloten in letzter Zeit immer mehr aus dem Motocross-Lager kommen», so Kinigadner. «Wir wollen Matthias nun eine Chance geben. Seine Dakar-Lizenz ist zwar noch nicht bestätigt worden, aber ich denke, das sollte kein Problem darstellen.» ♦ IP



Martino Bianchi, Katsumi Yamazaki und Wolfgang Fischer (v.l.)



Powerfrau Laia Sanz



Walkner und Kinigadner



Käufliche KTM 450 Rally

Schnell sein zahlt sich aus!

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



60 Euro
bis zum 10.10.2014



40 Euro
bis zum 17.10.2014



30 Euro
ab dem 18.10.2014

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

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

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

Ich bin der neue Leser von MOTORSPORT aktuell:

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname (des neuen Lesers) _____ Geburtsdatum _____ 19
 Straße, Nr. _____ PLZ _____ Wohnort _____
 Telefon, E-Mail _____

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

Ich bezahle bequem per Bankeinzug:

IBAN _____
 Geldinstitut _____ Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift für Ihren Auftrag _____

Ich habe den neuen Leser von MOTORSPORT aktuell geworben:

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname (des Werbers) _____ Geburtsdatum _____ 19
 Straße, Nr. _____
 PLZ _____ Wohnort _____
 Telefon _____
 E-Mail _____

Eingangsvermerk: (wird vom Leserservice ausgefüllt)

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

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

Das Angebot gilt nur in Deutschland.

NACHRICHTEN

Ullrich trennt sich vom Sarholz-Team

MXGP Das Nationencross war der Abschied von Dennis Ullrich bei Sarholz-KTM: «Ich habe gekündigt und bedanke mich für die dreijährige tolle Zusammenarbeit, aber das Team kann mir kein volles WM-Programm anbieten. Ich habe noch nichts unterschrieben, aber ich bin nahe dran an einem internationalen Team mit deutscher Beteiligung.»



Neues Team: Dennis Ullrich

Vilopotos WM-Start-Bestätigung morgen

MXGP Die Bestätigung für Ryan Vilopotos Start in der MXGP-WM 2015 wird für morgen (Mittwoch) erwartet. Kawasaki-Japan, Hauptsponsor Monster-Energy und GP-Promoter Youthstream haben ein millionschweres Paket für den neunfachen JS-Meister geschnürt. Vilopotos darf erst Mitte November nach seiner Knieoperation wieder trainieren, aber wurde bis zum WM-Auftakt Anfang März in Katar bereit sein. Der Amerikaner wird seinen Supercross-WM-Titel im nächsten Jahr nicht verlieren. ♦ AH

KOMPAKT

MX-WM «Nach dem GP in Mexiko im September 2015 fahren wir wahrscheinlich einen weiteren Grand Prix in Nordamerika», kündigte Youthstream-Boss Giuseppe Luongo an. Der US-GP findet wahrscheinlich entweder in Glen Helen/Kalifornien oder Southwick/Massachusetts statt.

MXDN Die Austragungsorte des Motocross der Nationen für die kommenden drei Jahre stehen fest: 2015 in Ernée/Frankreich, 2016 in Maggiora/Italien und 2017 in den USA.

MX-Masters Marcus Schiffer wird nach seiner dreifachen Nackenwirbelerkrankung beim MX-Masters-Finale in Teutschenthal vermutlich bis zu sieben Monate ausser Gefecht sein. ♦ AH

Speedway-GP Stockholm

Formtief überwunden

Von JACQUELINE SEIDLITZ

Jaroslav Hampel holte nach einem wochenlangen Formtief einen wichtigen GP-Sieg. Greg Hancock ist durch seinen erneuten Podiumsplatz weiterhin auf Goldkurs und Krzysztof Kasprzak schiebt sich auf Platz 2 im Gesamtstand vor.

Auferstanden wie Phönix aus der Asche, so schien es für Jaroslav Hampel in der Friends Arena von Stockholm. Er beendete mit seinem Sieg einen seit vier GP-Rennen andauernden Alptraum. Ein 21-Punkte-Maximum katapultierte den 32-Jährigen wieder zurück in die Top 8 der Speedway-Weltmeisterschaft. «Ich bin glücklich und froh über meinen heutigen Sieg. Ich habe viel an mir gearbeitet, um aus der Krise herauszukommen. Mit dem heutigen Sieg konnte ich allen zeigen, dass ich wieder zurückgekehrt bin auf dem Level, den ich in den vergangenen Jahren hatte.» Der

WM-Führende Greg Hancock ist weiterhin auf dem besten Weg, seinen dritten Weltmeistertitel zu erzielen. Der 44-Jährige begann den Rennabend mit einer Nullrunde, konnte sich aber im weiteren Verlauf des Abends deutlich steigern und sich zum achten Mal in dieser Saison für das Finale qualifizieren. Hier musste sich der Amerikaner nur Hampel beugen. «Ich habe nach meiner Fingerverletzung vier Wochen keine Rennen bestreiten können, daher bin ich heute mit dem zweiten Platz um so glücklicher», so Hancock.

Komplettiert wurde das Podium von Krzysztof Kasprzak, der mit elf Punkten Vorjahresweltmeister Tai Woffinden im Gesamtstand überholte, der nur sieben Punkte holte.

Der Olchinger Martin Smolinski beendete den Rennabend ebenfalls mit sieben Punkten: «Ich bin nicht unzufrieden, konnte in jedem Lauf punkten, hatte einen Laufsieg und habe gut mithalten können.» ♦



Überraschungssieg: Jaroslav Hampel schlägt Greg Hancock

SPEEDWAY-GP / Resultate

Stockholm (S): 27. September 2014; Bahnlänge: 276 Meter; Wetter: sonnig, 16 Grad
1. Jaroslav Hampel (PL) 21 Punkte; 2. Greg Hancock (USA) 15; 3. Krzysztof Kasprzak (PL) 11; 4. Chris Holder (AUS) 13; 5. Matej Zagar (SLO) 12; 6. Andreas Jonsson (S) 12; 7. Fredrik Lindgren (S) 9; 8. Tai Woffinden (GB) 7; 9. Martin Smolinski (D) 7; 10. Thomas H. Jonsson (S) 7; 11. Troy Batchelor (AUS) 6; 12. Nicki Pedersen (DK) 6; 13. Michael Jepsen Jensen (DK) 4; 14. Chris Harris (GB) 4; 15. Kim Nilsson (S) 3; 16. Kenneth Bjerre (DK) 1
WM-Stand (nach 11 von 12 Grands Prix): 1. Hancock 127 Punkte; 2. Kasprzak 115; 3. Woffinden 112; 4. Zagar 109; 5. Pedersen 107; 6. Holder 93; 7. Hampel 87; 8. Niels-Kristian Iversen (DK) 87; 9. Lindgren 87; 10. Jonsson 86; 11. Batchelor 85; 12. Smolinski 77; 13. Darcy Ward (AUS) 75; 14. Bjerre 71; 15. Harris 44
Nächster GP: 11. Oktober, Torun/PL
Internet: www.speedwaygp.com

Langbahn-GP Mühldorf

Champion Riss

Letzter deutscher Langbahn-Weltmeister wurde 2009 Gerd Riss. Fünf Jahre später holte sein jüngster Sohn Erik mit einer atemberaubenden Leistung die FIM-Krone im vierten Finallauf in Mühldorf am Inn. Der 19-Jährige ging mit fünf Punkten Rückstand auf Jannick de Jong ins letzte Rennen, doch während der Holländer Rennen um Rennen patzte, fuhr Riss junior das beste Rennen seiner jungen Karriere. Nach Punktverlust gegen de Jong in Lauf 1 zeigte der Schwabe sich nervenstark und gewann auf dem Motorrad seines Vaters alle Heats bis zum Finale. Im Endlauf fuhr er kontrolliert hinter Tagessieger Joonas

Kylmäkorpi ins Ziel; de Jong wurde Letzter hinter Wildcard-Pilot Martin Smolinski und Richard Hall. Kylmäkorpi verbesserte sich mit dem Sieg noch auf den 3. WM-Rang. Mathieu Tresarrieu gelang gar nichts; er stürzte auf WM-Rang 5 ab. Der coole Erik Riss nahm den Titel mit starkem Selbstbewusstsein: «Ich habe mich nicht auf die anderen konzentriert. Ich war das ganze Rennen gespannt. Und was mein Vater wann erreicht hat, interessiert mich nicht. Bei allem Respekt, ich bin Erik Riss.»

Stephan Katt (WM-Sechster) qualifizierte sich für den GP 2015; Martin Smolinski und Jörg Tebbe sind qualifiziert. ♦ TS



Erik Riss

LANGBAHN-GP / Resultate

Mühldorf/Inn (D): 28. September 2014, Bahnlänge: 1000 Meter; Wetter: sonnig, 25 Grad
1. Joonas Kylmäkorpi (S) 23 Punkte; 2. Erik Riss (D) 26; 3. Martin Smolinski (D) 20; 4. Richard Hall (GB) 17; 5. Jannick de Jong (NL) 16; 6. Stephan Katt (D) 14; 7. Andrew Appleton (GB) 12; 8. Glen Phillips (GB) 10; 9. Mathieu Tresarrieu (F) 10; 10. Stéphane Tresarrieu (F) 8; 11. Dirk Fabrieck (NL) 7; 12. Jörg Tebbe (D) 6; 13. Matthias Kröger (D) 5; 14. David Howe (GB) 4; 15. Josef Franc (CZ) 2
WM-Endstand (nach 4 Läufen): 1. Riss 77 Punkte; 2. De Jong 72; 3. Kylmäkorpi 66; 4. Hall 65; 5. M. Tresarrieu 64; 6. Katt 52; 7. S. Tresarrieu 44; 8. Fabrieck 40; 9. Tebbe 35; 10. Franc 32; 11. Howe 29; 12. Appleton 28; 13. Smolinski 20; - ferner: 15. Richard Speiser 12
Internet: www.fim-live.com

Speedway-U21-EM Rybnik

«Der grösste Erfolg meiner Laufbahn»



Junioren-Europameister mit Punktemaximum: Vaclav Milik

Vaclav Milik wurde im ober-schlesischen Rybnik Junioren-Europameister. Der Tscheche erlitt auf der 357 Meter langen Bahn keine Niederlage und erzielte vor rund 7000 Fans ein Punktemaximum. «Das ist mit Sicherheit der grösste Erfolg in meiner Laufbahn. Ich freue mich umso mehr, weil das meine letzte Saison als Junior ist», sagte der Fahrer. Die Silbermedaille holte der 18-jährige Kacper Woryna. Der Pole kam auf 14 Zähler. Die nied-

rigste Podiumsstufe bestieg Andzejs Lebedevs. Der 19-jährige Lette musste sich aber vorher in einem Stechen gegen den punktgleichen Jonas B. Andersen aus Dänemark durchsetzen. Beide Fahrer erzielten jeweils 11 Punkte.

Fürs Finale in Polen qualifizierten sich auch zwei deutsche Piloten, aber nur Valentin Grobauer ging an den Start. Er stürzte im ersten Durchgang und fuhr nicht weiter. Mark Riss trat gar nicht an. ♦ GD

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW



X6 xDrive30d SPORTPAKET VK € 53.900,-, EZ 10/13, 26000 km, blau, UPE 90.139,-, jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, 06222/9398200 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22700

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



BMW 730i, Oldtimer, eingelöst, Jahrgang 1978, 3 Ltr., nur 148.000 km, Farbe beige, sehr gepflegtes Fahrzeug aus 1. Hand. Angebote unter 0041/62/9261844 oder 0041/79/8155509

TV/DVD-Freischaltung - auch während der Fahrt



digitalechnik.de
Let me entertain you ...

Für alle BMW - auch neue Modelle! Bundesweiter Vor-Ort-Service! Tel. 0700/22022011, digitalechnik.de H



320 GRAN TURISMO D A VK € 37.900,-, EZ 11/13, 25000 km, schwarz, UPE 62.599,-, jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22698

Grand Coupé, EZ 9/2013, 25000 km, 230 kW (313 PS), schwarz, Klima, 72.500,- €. Tel. 0049/173/3964900, reuther@guettlerlogistik.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22766

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 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

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

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzege. 0172/7684600 H

Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutschl. Tel. 02947/6111, www.cobra-classics.de, H

Ferrari

Inspektion - Reparatur - Ersatzteile Stoßstangen 355 / 360 / F 40. Tel. 05341/396969, www.FerrariF40.de H

328 GTB/GTS gesucht. 0171/4167106H

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

Jaguar

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

Lamborghini

Suche Unfall-Lambo, auch Brand/Wasser/ Totalschaden + Teile, seriöser Barzahler, bitte alles anbieten. Danke! 0171-6006666

Mercedes

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig, MB Citan 109 CDI HARTMANN MetroStream, EZ 10/2012, ca. 4200 km, Leistungs-Chip auf 78 kW/107 PS, Aerodynamikpaket, 18 Zoll Alu-Radsatz, Interieur-Optikpakete, Sportfahrwerk, Sportlenkrad, Klimaanlage u.v.m. 27.500,- € (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. 22749

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



www.varex.com

G-PARADE: 7x G63 AMG, G65 AMG, G500 Cabrio, G350 CDI Cabrio VAREX Handels GmbH, Schlierseer Str. 79, 83707 Gmund. 08022/6607080 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22735

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



E250 Cabrio, EZ 6/2014, 24300 km, 155 kW (211 PS), polarweiß, Leder, AMG Sportpaket, Automatikgetriebe, LED Intelligent Light System u.v.m., 42.940,- € (MwSt. awb.). Autozentrale Robert Kehm KG, Inh. Rudolf Kehm e. K., Rudolf-Diesel-Ring 7, 97616 Bad Neustadt, Tel. 09771/6122-0, info@mercedes-kehm.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22734

TV/DVD-Freischaltung - auch während der Fahrt



digitalechnik.de
Let me entertain you ...

Für alle Mercedes-Benz - auch neue Modelle! Bundesweiter Vor-Ort-Service! Tel. 0700/22022011, digitalechnik.de H

190 EVO I oder II ges. 0171/4167106 H

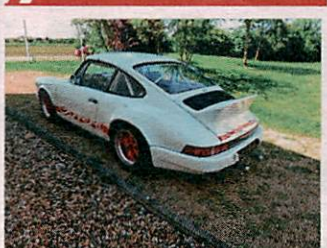
SLS-Neufahrzeug, d. Auto, 179.000,- € MwSt. awb. Tel. 0170/2840280

VANSPTS.DE
BY HARTMANN-TUNING



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, Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hochwertigste Leder u. Alcantara Ausstattung, 4 Einzelsitze, Klapptisch, Aktenschranke (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. 22750

Porsche



911 RS 2,7, weiss, Bj. 1975, komplett neu aufgebaut, 154 kW, Gewicht 900 kg, U-berrollbügel, H-Kennzeichen, 159.911,- €. Autoboutique Botz GmbH, Zum Grenzgraben 41, 76698 Ubstadt-Weiher. Tel. 0172/7252442, www.elferpool.de H

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

Porsche



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

991 Carrera 4 Coupé Navi Xenon Leder, EZ 07/2013, 30096 km, 257 kW (349 PS), rot, Klima, SD, SHZ, 85.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22727

Rückfahrkamera?
Ja, aber nur original Porsche
digiteletechnik.de
Let me entertain you ...
Jetzt in Ihrem Porsche Zentrum nachrüsten! Für Cayenne, Panamera + 991 mit PCM3.1! Tel. 0700/22022011 H



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Cayenne Diesel Navi Xenon Leder, Luftfed., EZ 07/2013, 23800 km, 180 kW (245 PS), schwarz, SD, SHZ, 65.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22723



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

991 Carrera Coupé (Navi Xenon Leder), EZ 07/2013, 9461 km, 257 kW (349 PS), keine Angabe, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 84.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22725



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

991 Carrera 4 Cabrio Navi Xenon Leder, EZ 07/2013, 15423 km, 257 kW (349 PS), weiß, Klima, SHZ, 102.800,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22726



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Cayenne S Navi Xenon Leder, Luftfederung, EZ 09/2010, 22747 km, 294 kW (400 PS), grau, SD, SHZ, 56.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22724

Privatsucht neuwertigen Carrera GT, kein silber. Telefon 0172/3001300

Privat sucht 993 Cabrio oder Coupé, unfallfrei - kein Import. Tel. 0172/8204107



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Boxster Navi, Xenon, Leder, Klima, Individual, EZ 07/2013, 21718 km, 195 kW (265 PS), keine Angabe, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 52.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22722

Renn/Rallye

BELL
Rennfahrerhelme - Ihr Lieferant und Importeur
Service & Vertrieb
BSA-Motorsport.com
Viernheim
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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

www.indysport.de H

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



Mitsubishi Evo 8 Gruppe A/CTC, EZ 8/05, 51000 km, 300 PS, schwarz, Heigo-Käfig, Zertifikat, rennfertig f. Berg, 4x Inter Dunlop, 4x Slicks Michelin, KW-Schraubfahrwerk, 2 Rennschalensitze mit 6-Punktgurten, Innenraum ausgeräumt, Feuerlöscher, Haubenhalter, Schleppösen, Hauptschalter, 20.000,- €. Telefon: 01573-8797042, 17 - 19 Uhr
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22755

www.Rennsportshop.com

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

SCHARF und SCHNELL.
www.CATCAMs.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]
RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

www.luetticke-motorsport.de H

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Rennttransporter



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

Smart

www.berlin-tuning.com H

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

Sportwagen



ULTIMA CAN-AM Spyder, 07/13, 800 km, 600 PS, 89.999,- €. Strassenzulassung. www.powercaronline.com, Frank-Torsten Köpke, Kfz Vermittlung, An-/Verkauf, Sachtlebenstrasse 6, 41541 Dormagen, Tel. 0163/393651 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22717

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW



WRC, EZ 10/2013, 568 km, 162 kW (220 PS), weiß, Klima, Polo R WRC 2.0 I TSI, 6-Gang, Pure White. Einer von 2.500 Stück. 1. Hand und unfallfrei, abgem. 02.12.2013. Nur Überführungskilometer!! Ausstattung: siehe Online-Inserat, VB 27.300,- € (MwSt. awb.). Tel. 0171/7509909
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22794



Tiguan 2.0 TSI 4Motion Sport, EZ 12/2008, 83500 km, 188 kW (255 PS), schwarz, Stoff, Klima, SD, NR-Fzg., VB 17.500,- € (MwSt. awb.). Tel. 0173/6487203
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22802



Polo GTI 1.4 TSI, EZ 05/2011, 22600 km, 132 kW (180 PS), weiß, Climatronic, Xenon, Regensensor, SHZ u.v.m., 18.980,- € MwSt. awb. VW Zentrum Karlsruhe GmbH, Durmersheimer Strasse 149, 76189 Karlsruhe, Tel. 0721/5709948, www.grafhardenberg.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22748

Verschiedenes

DTM 1992, 1993, 1995, offizielle Jahresvideos von auto motor und sport, NEU, original verpackt, Komplettpreis VHB. Tel. 0175/4157117

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

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

Wuchte alle Kurbelwellen.
www.Davidpower.de, T. 02592/979637 H

Versicherungen

www.rennkasko.de
Rennsportversicherungen.
www.clickvers.de, www.racecarcover.de H

Versicherungen für den Motorsport
Top: Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

Stellenangebote

Veranstaltungen

Europas führender Audi- und VW-Tuner
sucht zur Verstärkung seines
Motorsport-Teams zum
schnellstmöglichen Termin eine(n)



RENNECHANIKER/IN (DTM)

Aufgabengebiet:

- Wartung/Vorbereitung und Aufbau der Einsatzfahrzeuge
- Auf-/Abbau am Rennplatz
- Reparatur der Einsatzfahrzeuge nach den Rennen

Anforderungsprofil:

- Mehrjährige Motorsporterefahrung
- Erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker
- Technisch und handwerklich versiert
- Teamfähig und belastbar
- Reisebereitschaft

Unser dynamisches Team freut sich auf eine/n flexible/n, teamfähige/n aber gleichzeitig selbstständig arbeitende/n Kollegen/in mit einer fundierten handwerklichen Ausbildung, Teamfähigkeit und den Willen „Vollgas“ zu geben verstehen wir als Tuner und Rennsportteam als selbstverständlich.

Wenn Sie in unserem Team ABT Sportsline mitwirken wollen, dann schreiben sie eine aussagekräftige Bewerbung unter Angabe Ihres Gehaltswunsches an:

ABT Sportsline GmbH
Marion Schädttler · Daimlerstraße 2 · 87437 Kempten
m.schaedtler@abt-sportsline.de · Tel. 0831-57140-0

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de
01777/7444455

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung.
Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de

Turboprobleme? STK Turbo Technik,
02682/26299-0, www.turbolader.net,
mail@turbolader.net

Motorradmarkt

Zubehör

Pistencub Trackdays

CIRCUIT DE SPA FRANCORCHAMPS	13.10.
Mucello	15.10.
IMOLA	17.10.
SIFELIE DIZEN FERRIS	19.10.

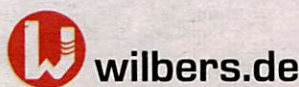
Tel. 02153 951300 info@pistencub.de
www.pistencub.de

Motorsportreisen. 0221/49125-98,
rcam.de

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

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

Motorradrenntraining in Rijeka,
06.-08.10.2014, mit Rennen.
www.dreier-racing.de



MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr)

■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

In der Bundesrepublik Deutschland
und in Österreich;
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter
www.bestell-coupon.de/msa

In der Schweiz
Motor-Presse (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
☎ 044-806 55 55 • Fax 044-806 55 00

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter Autos Motorräder

als Privatanzeige

als gewerbliche Anzeige
(wird mit "H" gekennzeichnet)

mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,- €
gewerbl. zzgl. 30,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)

unter Chiffre zzgl. 10,- €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

msa 41/14

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> MOTORSPORT aktuell € 2,00 | <input type="checkbox"/> auto motor und sport € 3,70 |
| <input type="checkbox"/> MOTORRAD € 3,90 | <input type="checkbox"/> sport auto € 4,20 |

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat €		Anzeigenpreise gewerblich* €			
		bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
<input type="checkbox"/>		17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
<input type="checkbox"/>		21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
<input type="checkbox"/>		60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

Zahlung per Kreditkarte über MasterCard Visa

Karteninhaber: Vorname _____ Nachname _____

Kartenummer _____ Gültig bis _____ Monat _____ Jahr, Prüf-Nr. 3-stellig _____

Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma _____

Vorname (ausgeschrieben) _____

Straße/Nr. (kein Postfach) _____

PLZ/Ort _____

Telefon mit Vorwahl _____ Mobil _____

E-Mail _____

Rechtsverbindliche Unterschrift _____ Datum _____

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

bereit zum Einsteigen ins Cockpit:
Marco Seefried schliesst seinen Helm
vor einem seiner vielen jährlichen
Wetteneinsätze auf der ganzen Welt



Marco Seefried

365 Tage auf der Suche nach Cockpits

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nicht jeder Rennfahrer hat einen Werksfahrervertrag, einen Manager oder ein grosses Privatvermögen. Auch in der heutigen Zeit gibt es noch die klassischen Privatiers. Einer von ihnen ist Marco Seefried (38). Ein Vorzeige-Privatier, der als «freier Mann» seinen Traum ausleben und damit sogar Geld verdienen kann. Der dafür aber jeden Tag nicht nur auf der Strecke ans Limit gehen muss.

Rennen fahren und Geld verdienen: Für die meisten, die in jungen Jahren mit dem Kartfahren anfangen, bleibt dieser Bubben- oder Mädchentraum zeitlebens unerreichbar. Spätestens an der Schwelle zum Formel-

blem im Quali hatten und von Platz 46 starten mussten. Ohne blaues Licht durch die Nacht zu fahren, war eine Herausforderung», schwelgt Seefried und verrät seinen grössten Traum: «Ein Gesamtsieg bei den 24h am Nürburgring. Mittlerweile bin ich dort so erfahren und sicher auch nicht schlecht unterwegs. Das wäre mein Ziel.» 2014 sass er dort in einem Audi R8 LMS ultra und damit zumindest im gleichen Auto wie die Gesamtsieger. Aber technische Probleme mit Getriebe, Antriebswellen und Reifenschäden sorgten für viele Kopfschmerzen. «Und wenn in den heutigen GT3-Zeiten, wo alles so dicht beisammen liegt, ein Faktor nicht stimmt, ist es vorbei.»



«Ich wollte in der Szene bleiben, habe deshalb geschraubt.»

MARCO SEEFRIED

sport oder unteren Tourenwagenklassen ist die oft privat finanzierte Rennkasse leer. Wenn man dann nicht einen zahlungskräftigen Sponsor auftreiben oder einen Platz in einem Förderprogramm ergattern kann, ist der Ofen aus.

Fast schon trotzig mutet es da an, wenn einem Marco Seefried als lebensgrosser Gegenbeweis gegenübersteht. Förderer und kleine Sponsoren – ja, die gab und gibt es. Einen Manager im klassischen Sinne hatte er aber noch nie. Und auch ein Werksfahrervertrag gab es für den sympathischen Wemdingler mit den stahlblauen Augen noch nicht. «Natürlich würde ich einen Werksfahrervertrag mit Kuschhand nehmen, aber ich bin auch sonst nicht unzufrieden.»

2010: Platz 2 bei 24h am Ring

Kein Wunder, liegt doch bislang ein absolutes Traumjahr hinter ihm. Los ging es mit dem vierten Gesamtrang bei den 24h von Dubai, gefolgt von Klassenrang 3 bei den 24h von Daytona und gar dem GTD-Klassensieg bei den 12h von Sebring. «Das ist auch mein absolutes Highlight des Jahres.» Bewusst spricht er nicht vom Karrierehighlight, das seien die 24h vom Nürburgring im Jahr 2010 gewesen. Damals erreichte Seefried zusammen mit Dominik Farnbacher, Leh Keen und dem unvergessenen Allan Simonsen den zweiten Gesamtrang mit einem Ferrari F430 des Farnbacher-Teams.

«Das war besonders schön. Speziell, nachdem wir ein Pro-

Beim 1000-km-Rennen am Nürburgring vorletztes Wochenende war eine weitere Premiere angesagt: Erstmals pilotierte er für AF Corse einen Ferrari 458. Und setzte die Nummer 52, ein Pro-Am-Auto, im Qualifying gleich auf den dritten Startplatz hinter dem Audi-Doppel aus der Pro-Kategorie an der Spitze. Unbestritten ist also der Speed des Bayern. Und so muss er auch längst kein Geld mehr mitbringen, wenn es selbst um so hochkarätige Drives wie bei Abt (24h Nürburgring) oder eben bei AF Corse geht – er verdient sogar Geld damit.

Das war natürlich nicht immer so. Denn der Weg des jungen Privatfahrers war über Jahre steinig. Nach zwei Saisons in der Formel König 1993/1994 ging es in die Renault-Familie. Neben Kartrennen und Schrauberei, als gelernter Kfz-Mechatroniker (mit Lehre bei Porsche-Veredler Ruf und als Mitbewohner des heutigen Porsche-Werksfahrers Marc Lieb) am Rennplatz somit immer gerne gesehen, gab es sporadische Starts in der Formel Renault, später im Renault Mégane Cup und in der Clio V6 Trophy.

Kurz drohte die Karriere daraufhin zu kippen, das Studium der Fahrzeugtechnik war fast schon angetreten – ehe sich ein neues Türchen beim Porsche-Team Kadach auftat. Im Gegenzug für seinen Schrauber-Einsatz durfte Seefried fortan in den Porsche-Markenpokalen Supercup 2002/2003 und Carrera Cup 2004/2005 sein Unwesen treiben. «Auch da war es aber so, dass nicht immer genug Geld vorhanden war. Ich wollte aber immer in der Szene bleiben und habe deshalb geschraubt. Natürlich war es manchmal schwer, mit einem 1Ber-Schlüssel in der Hand am Auto zu stehen und dann von den Fahrerkollegen gefragt zu werden, was ich mache.»

Aber der Vernunftsmensch und Kämpfer wusste ganz genau: «In der schnelllebigen

Welt des Motorsports heisst es: Aus den Augen, aus dem Sinn. Deshalb bin ich auch Menschen wie Michele Rinaldi oder Karl Renz sehr dankbar, die mich auch in schwierigen Zeiten unterstützt haben.»

Diese Einstellung hat er von Anfang an. Nach seinem ersten Berührungspunkt mit dem Motorsport am Norisring 1986 («Da war es um mich geschehen») hat er eisern für sein erstes Kart gespart. Und zusammen mit seinem Vater ging es immer nach dem Motto: Wenn wir es selber machen können, machen wir das. «Ich komme aus sehr einfachen Verhältnissen: Mein Vater war LKW-Fahrer und meine Mutter Frisörin», so der Selfmade-Racer. «Mittlerweile verdiene ich mit dem Rennfahren Geld. Dafür musste ich lange arbeiten, aber es hat sich gelohnt.»

Jetten zwischen USA und Asien

Und weil es bisher so gut funktioniert, nimmt Seefried auch heute – bis auf seine Pressearbeit, für die einfach nicht genug Zeit bleiben würde – alles selbst in die Hand. Mit allen Vor- und Nachteilen. Heute noch am Nürburgring, übermorgen schon in Fuji – so hiess es vor einigen Wochen, als VLN-Rennen und der zweite Lauf der ALMS an aufeinanderfolgenden Wochenenden stattfanden. «Meine ALMS-Woche beginnt eigentlich schon am Montag», sagt der Allrounder und erklärt: «Da das Equipment der Teams ständig in irgendwelchen Containern unterwegs ist, können die nicht mal eben einen Test machen. Das findet also immer direkt vor dem Rennwochenende statt.»

Dementsprechendes Geschick und Zeitmanagement ist gefragt, wenn zwischen den vielen Einsätzen mal ein wenig Luft sein sollte. «Die letzten zwei Jahre war es extrem, da war ich über 250 oder sogar an die 300 Tage pro Jahr in irgendwelchen Hotels auf der ganzen Welt unterwegs. In diesem Jahr

habe ich etwas mehr Luft, um auch mal wieder ein vernünftiges Sportprogramm zu machen. Laufen gehen kann man zwar immer irgendwo, aber man braucht auch für die Fitness etwas Ruhe.»

Zwischen den rund 15 bis 20 Überseeftügen pro Jahr, den eigentlichen Renneinsätzen, gelegentlichen Privatcoachings etwa im Porsche Sports Cup oder Abnahmefahrten für Porsches Rennabteilung in Weissach, muss dann noch diverser Papierkram geregelt werden. Rechnungen schreiben, Quittungen sortieren, Buchhaltung, wichtige Telefonate abarbeiten.

Und auch, wenn man es kaum glauben mag: Es geht noch extremer. Fragt man Seefried nach Familie, wird er nachdenklich: «Es ist sicherlich eine Herausforderung, trotzdem noch genug Zeit für das Privatleben zu finden. Da bewundere ich manche Kollegen, die das trotz der vielen Reiserei hinbekommen», so der Bayer, dessen Freundin ebenfalls in der Motorsportszene aktiv ist und das nötige Verständnis mitbringt. Es verwundert also kaum, dass es nicht mehr viele von diesen waschechten Privatiers wie Seefried oder auch Jeroen Bleekemolen gibt



«Die letzten zwei Jahre war ich 250 bis 300 Tage unterwegs.»

MARCO SEEFRIED

– und zu denen auch zum Beispiel ein Sean Edwards zählte.

In den nächsten Tagen steht für den Privatfahrer ein weiterer Mammuttrip an. Morgen Mittwoch (1. Oktober) geht es mit dem Flieger in die USA – bereits zum sechsten Mal in diesem Jahr –, wo er am Sams-

tag beim USCC-Saisonabschluss, dem «Petit Le Mans», wie beim Sebring-Klassensieg für Magnus Racing mit einem Porsche 911 GT America am Start steht. In der Woche darauf steht mit dem Rennen in Shanghai der nächste Lauf zur Asian Le Mans Series an, wo er in dieser Saison für das taiwanische AAI-Team fährt. Das heisst, dass er bereits am Shanghai-Montag in China sein muss.

Der Mann kommt also viel rum. In diesem Jahr gab es bereits Renneinsätze mit rund zehn verschiedenen Rennwagen – meist GT3-Boliden – und von VLN über Blancpain Endurance Series und Asian Le Mans Series bis zur USCC waren ebenso hochkarätige Rennserien dabei.

Erst Racer, dann Techniker?

Ans Aufhören denkt Seefried übrigens mit seinen 38 Jahren noch lange nicht – trotz aller Entbehrungen lebt er seinen Traum. «Ein Grund zum Aufhören wäre, wenn eines Tages der Speed nicht mehr stimmt», sagt der Langstrecken-Spezialist. «Was danach kommt, weiss ich noch nicht. Aber ich bin recht vielseitig und habe viele

Kontakte. Ich könnte mir gut vorstellen, nach meiner aktiven Karriere als Teammanager oder Techniker zu arbeiten. Ich habe auch schon Anfragen aus der Industrie bekommen, zum Beispiel als Reifentester zu arbeiten. Auf jeden Fall geht es für mich irgendwie im Motorsport weiter.»

Bis es soweit ist, werden sicher noch einige stressige Rennjahre ins Land gehen. So lange werden Flugmeilen im sechsstelligen Bereich gesammelt, unzählige Runden über die Nordschleife gefahren, Tausende Rechnungen geschrieben und jede Woche Dutzende Telefonate geführt. Und wohl auch der Inhalt von noch vielen, vielen Champagner-Flaschen auf den Podien dieser Welt versprüht. ♦



Schrauben und Fahren im Supercup 2002/03: Seefried bei Kadach



Seefrieds Karrierehighlight: P2 bei 24h-Rennen Nürburgring 2010



24h Nürburgring 2014: Seefried unterwegs im Abt-Audi



Einsatz in Asien: Für das AAI-Team in der Asian Le Mans Series



Erster Start für AF Corse beim BES-Saisonfinale am Nürburgring



Klassensieg bei den 12h von Sebring 2014: Marco Seefried bejubelt den grössten Erfolg des Jahres

Namen & Nachrichten

Big Jimmy hat 70 Jahre voll

»» **Ralf Schumacher** Scheidung des Ex-F1- und Ex-DTM-Fahrers nach dreizehn Jahren Ehe mit Cora. Nach Informationen des Magazins «Closer» verkehren die beiden nur noch über Anwälte miteinander. Eine gütliche Einigung scheint ausgeschlossen. Es geht um sehr viel Geld, die drei Wohnsitze (Bergheim bei Köln, Salzburg, St-Tropez) und vor allem um den gemeinsamen Sohn David (13).

»» **Luca Filippi** Der ehemalige GP2-Sieger und gelegentliche IndyCar-Starter hat seine langjährige Freundin Elisa Ocelli geheiratet. Filippi arbeitet in der Formel 1 für das italienische Sky TV.

»» **Rallylegend** Die Mutter aller Histo-Events des Rallyesports wird noch besser. Die Veranstalter der Rallylegend in San Marino (10.-12. Oktober 2014) haben die diesjährigen Teilnehmer bekannt gegeben. Mit dabei: Stig Blomqvist (Audi S1), Markku Alen (Lancia 037), Juha Kankkunen (Lancia Delta), Didier Auriol (Citroën Xsara WRC), Gigi Galli (Ford Focus WRC), Armin

Schwarz (Citroën Xsara WRC), Harri Rovanperä (Peugeot 206 WRC) oder auch Dieter Depping (VW Golf) und Michael Gerber (Audi S1) sind nur einige Highlights. Neben den stark vertretenen Gruppe-B-Tieffliegern wächst die WRC-Fraktion stark an.

»» **Jean-Pierre Froidevaux** Der grossartige Schweizer Motorsport-Fotograf feierte letzten Sonntag (28.9.) seinen 70. Geburtstag. Heute lebt «Jimmy», wie er weltweit auf und neben den Pisten meist gerufen wird, in Thailand. Vor seiner Pensionierung war Froidevaux überall dabei, wo es schnell rund ging: Bei der Formel 1, der Tourenwagen-WM, der DTM, den IndyCars, den 24 Stunden von Le Mans und und und. 2009 überreichten ihm F1-Chef Bernie Ecclestone und der Automobil-Weltverband FIA den Honorary-Pass auf Lebzeiten. «500 000 Bilder kamen in vierzig Jahren zusammen», schreibt Froidevaux auf seiner Internetseite. Viele davon waren über Jahrzehnte auch in der MSa zu sehen. Deshalb auch herzliche Geburtstagsgrüsse aus der alten Heimat. ♦ CE/RK/WHJ

Automobil-Stars gestern & heute

WAS MACHT EIGENTLICH...?



1989

MARTIN DONNELLY



2013

Martin Donnellys Leben besteht aus zwei Teilen: Einem Lebensabschnitt vor und einem nach seinem Crash. Gemeint ist der Unfall 1990 in Jerez – einer der fürchterlichsten, die Formel 1 je gesehen hatte. Der heute 50-jährige Nordire wurde damals mitsamt seinem Sitz aus dem Auto geschleudert und blieb regungslos mitten auf der Piste liegen. Streckenposten, die unmittelbar daneben standen, getrauten sich nicht, näher heranzugehen. Wer den Unfall sah, war sich sicher: Donnelly ist tot. Doch der Lotus-Pilot überlebte – schwer verletzt.

Dass er heute laufen kann, verdankt der eiserne Martin dem damaligen Formel-1-Arzt Sid Watkins. «Er war es», erinnert sich Donnelly, «der im Krankenhaus in Sevilla verhindert hat, dass man mir das linke Bein amputiert. Die Ärzte bekamen den Blutverlust durch die schwer verletzte Arterie nicht in den Griff. Und sahen keine andere Lösung. Doch Sid wehrte sich in hitzigen Diskussionen erfolgreich dagegen. Später hat er mir mal erzählt, dass er an der Strecke einen jungen Spanier aufgegebelt habe. Den hatte er im Spital als Dolmetscher dabei.»

Trotz der wundersamen Heilung ist Donnelly danach nicht mehr ins F1-Cockpit zurückgekehrt. Noch heute fehlt ihm Gefühl im linken Fuss. «Ich laufe fast auf dem Knochchen», sagt Donnelly leicht gequält. «Und im Strassenverkehr muss ich manchmal mit dem rechten Fuss kupeln.» Wie weit er noch gekommen wäre, will und

kann er sich selber nicht ausmalen. «Ich hatte einen gut dotierten Vertrag mit Lotus, der mir im ersten Jahr 200 000, 1991 400 000 und 1992 600 000 Pfund eingebracht hätte.» Auch Angebote von Jordan und Tyrrell lagen auf dem Tisch. Aber Donnelly musste am Ende froh sein, dass er mit den 200 000 Pfund von 1990 die Kosten für Operationen und Reha bezahlen konnte.

Donnelly brauchte lange, bis er wieder auf den Beinen war. Selbst seine Hochzeit – mitten in der Genesungsphase – wurde zur Tortur. «Die Leute haben geklatscht, als ich eigenständig in die Kirche marschiert bin. Normalerweise klatscht man erst nach der Trauung, wenn man die Kirche wieder verlässt.»

Dem Rennsport ist Hugh Peter Martin, so sein kompletter Vorname, treu geblieben. In den Neunzigerjahren baute er sein eigenes Team auf: Martin Donnelly Racing. «Wir haben in allen Klassen, in denen wir angetreten sind, Rennen gewonnen», sagt er stolz. Dennoch hatte sein neues Leben auf der anderen Seite der Boxenmauer ein Verfallsdatum. «Du hast in Nachwuchsklassen die Wahl: Entweder hast du untalentierte Fahrer, die Geld mitbringen, oder Fahrer mit Talent, aber ohne einen Cent in der Tasche.»

Honnelly auf andere Aufgaben. «Ich bin Fahrercoach von Lotus. Und ab und zu vierter Steward bei F1-Rennen. Ausserdem fahre ich mit meinem Sohn Stefan im Lotus-Elise-Cup. Aber nur so zum Spass.» CHRISTIAN EICHENBERGER

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell,
Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 66
Telefax +41 (0)44 806 55 11
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.ch
Redaktion: Michael Bräutigam (Redakteur),
Christian Eichenberger (Chef vom Dienst),
Peter Haab (Chefredakteur), Leopold Wieland
(Chefredakteur)
Sonderkorrespondenten:
Elmar Brümmer, Werner J. Haller, Reiner Kuhn,
Markus Lehner, Johannes Orasche, Imre Paulovits,
Peter Voncken
Freie Mitarbeiter:
Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring,
Martin Grübler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Morscher, Robert Pärain,
Thomas Schiffer, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester,
Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex
Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scaleria
Japan: Shigeo Kibiki
Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat;
Österreich: Peter Pressler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jörg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan,
Nikolai Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozo, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP
Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller
Art Director:
Silvio Lötischer
Grafik und Produktion:
Jürg Stohler, Nicole Wegmann,
Sascha Benzec, Sophie Semmelmann
VERLAG
Motor-Press (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpresse.ch
verlag@motorpresse.ch
CEO/Geschäftsführung:
Reto Feurer
Anzeigenleitung:
Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 - 1641
Anzeigenverkauf:
Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 1839
Werbeverkauf Online:
Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 1346
Auftragsmanagement:
Inis Eifrig
iefri@motorpresse.de
0711 182 - 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 1522
MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL
Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann
CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier
Druck:
Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg
Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb
Vertriebsleiter: Andreas Jastrau
Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A)
Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studenten
erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulations-
bescheinigung 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-Press (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenanga-
be. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488

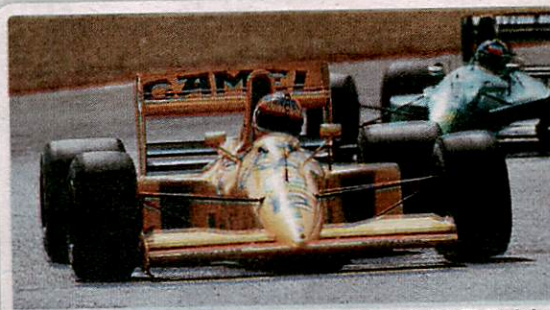


Ralf und Cora Schumacher



Markku Alen

«Jimmy» Froidevaux



Jerez 1990 kurz vor dem Crash: Donnellys letztes F1-Training



Verlogene Show

Zum Formel-1-Grand-Prix in Singapur

Dieses arrogante Österreicher Mercedes-Team macht wirklich alles, damit dieser Engländer Weltmeister wird. Armer Nico, du kannst machen, was du willst, du hast keine Chance! Ich habe nach deinem Ausfall meinen Fernseher ausgemacht! Diese verlogene Show interessiert mich nicht mehr.

Peter Braune, D-82399 Raisting

Mehr Intellekt

Zum Formel-1-Grand-Prix in Singapur

Bravo Mercedes, herzlichen Glückwunsch zu diesem Weltmeistertitel! Als Formel-1-Fan oder auch als Mercedes-Fan dreht sich einem der Magen um. Die Herren Lauda und Wolff haben sicher schon vor längerer Zeit «geahnt», wer Weltmeister 2014 wird. Bravo! Dass Nico Rosberg plötzlich Probleme mit der Elektronik bekommt – das ist sooo schade. So viel Pech hätte doch sicher nicht sein müssen. Da hätte man den Machern bei Mercedes doch mehr Intellekt zugetraut. Doch was soll's? Mercedes-Benz darf ganz stolz auf diesen WM-Titel sein. Haben sie im Team doch ganz toll gemacht.

Rudolf Kowalski, D-56072 Koblenz

Grosser Fehler

Zur Verpflichtung von Max Verstappen bei Toro Rosso

Die Verpflichtung eines derzeit Sechzehnjährigen für die Formel-1-Saison 2015 ist ein grosser Fehler. Max Verstappen hat nur eine Formelsaison Erfahrung! Wieso bekommt ein so junger Fahrer überhaupt eine Superlizenz für die Formel 1? Scheitert Max, dann ist seine Karriere möglicherweise zu Ende und hat dem Ansehen der Formel 1 Schaden zugefügt.

Sollte er 2015 in der Formel 1 sofort unter den besten und schnellsten sein, ist das auch schlecht für den Ruf der Formel 1: Denn dann ist der Nimbus von der «Königs-klasse» Geschichte und die Formel 1 wird von der Generation der Playstation-Spieler gestürmt. Dann kann eigentlich jedes Kind, das nur genug Geld mitbringt, in der Formel 1 fahren. Wollen das die Fans sehen?

In der IndyCar-Serie war in diesem Jahr das Durchschnittsalter knapp über dreissig Jahre. Vor allem Piloten mit Erfahrung sind gefragt, wie Juan-Pablo Montoya oder Hélio Castro-

Neves. Kein Fahrer kommt in die IndyCar-Serie, ohne vorher gewisse Nachwuchs-Serien wie Pro Mazda und IndyLights (oder auch vergleichbare Serien in Europa) durchlaufen zu haben. Die meisten «Rookies» sind bereits über zwanzig Jahre alt. Das sollte sich die Formel 1 zum Vorbild nehmen, genauso wie die Nähe zu den Fans, die die Rennserien in den USA so populär macht.

Alfred Raidl, A-1140 Wien

Reine Zumutung

Zum ADAC GT Masters auf dem Sachsenring

Das ADAC GT Masters auf dem Sachsenring bestand zum grössten Teil aus Pausen und zum zweitgrössten Teil aus Schöngerede. Dazwischen wurden gelegentlich auch mal Rennen gefahren. Diese wurden bei jedem kleinen Rutscher eines Autos durch Safety-Car-Phasen unterbrochen, wodurch die Zuschauer quasi um ihr Eintrittsgeld betrogen wurden. Schliesslich bezahlt man für Rennen und nicht für Professionsfahrten. Die Leistungen der Fahrer sollen hiermit nicht geschmärlert werden, aber fürs Publikum sind derart langatmig organisierte Veranstaltungen eine reine Zumutung.

Stefan Friebe, D-09328 Lunzenau

Klasse bewiesen

Zur Kombination von DTM und IDM am Lausitzring

Danke an die Betreiber des Lausitzrings zu dieser genialen Idee! Für uns Fans war das eine tolle Wiedervereinigung von Vier- und Zweirad-Motorsport. Und nicht nur uns, sondern auch den Piloten hat die Kombination von DTM und IDM anscheinend gefallen. Wir beobachteten ein begeistertes Audi-Team beim IDM-Superbike-Lauf genauso wie eine begeisterte Lucy Glöckner beim Verfolgen des Qualifyings der DTM.

Im Vorfeld gab es sehr viele Skeptiker dieses Vorhabens. Wir hatten ein tolles Wochenende mit tollem Motorsport, ein perfekt organisiertes Fahrerlager und Umfeld. Der Lausitzring hat wieder einmal mehr seine Klasse bewiesen.

Bärbel Schutte und Ingo Spitzner, D-07919 Mühlthoff

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, 30.9.

00.15 Rallye-WM Frankreich, Vorschau (W) **SERVUS-TV**
 17.45 Formel-1-GP Suzuka/J, Rennen (W) **SKY SPORT 2**
 23.20 World Series by Renault Le Castellet/F, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
 23.50 Trofeo Abarth Enna-Pergusa/I, Höhepunkte Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 1.10.

10.00 World Series by Renault Le Castellet/F, Höhepunkte aller Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**

DONNERSTAG, 2.10.

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

FREITAG, 3.10.

2.55 Formel-1-GP Suzuka/J, 1. freies Training (live) **SKY SPORT 1**
 6.00 Formel-1-GP Suzuka/J, 1. freies Training (Aufz.) **SPORT 1**
 6.55 Formel-1-GP Suzuka/J, 2. freies Training (live) **SKY SPORT 1, ORF 1, ORF 1**
 14.00, 19.30 Formel-1-GP Suzuka/J, 1. und 2. freies Training (Zus.) **SPORT 1**
 15.30 Rallye-WM Frankreich, Höhepunkte 1. Etappe (Zus.) **SPORT 1**

SAMSTAG, 4.10.

3.55 Formel-1-GP Suzuka/J, 3. freies Training (live) **SKY SPORT 1**

5.45, 6.00 Formel-1-GP Suzuka/J, 3. freies Training (W) **SKY SPORT 1, RTL**
 6.45 Formel-1-GP Suzuka/J, Qualifying (live) **RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2**
 8.15 NASCAR Sprint Cup Dover/USA, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**
 8.30, 10.30, 12.30, 20.15 Formel-1-GP Suzuka/J, Qualifying (W) **SKY SPORT 1**
 11.45 ADAC-GT-Masters Hockenheim, Warm-up und 1. Rennen (live) **KABEL 1**
 16.00 Rallye-WM Frankreich, Höhepunkte 2. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
 16.30 Formel-1-GP Suzuka/J, Höhepunkte Qualifying (Aufz.) **SPORT 1**
 22.00 DTM Zandvoort/NL, Höhepunkte-Magazin **SPORT 1**
 23.10 NASCAR Sprint Cup Atlanta/USA, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

SONNTAG, 5.10.

6.30, 7.00 Formel-1-GP Suzuka/J, Vorschau (live) **SKY SPORT 1, RTL, ORF 1, SRF 2**
 7.30 Tourenwagen-WM Peking/RC, Qualifying (Aufz.) **EUROSPORT**
 7.55 Formel-1-GP Suzuka/J, Rennen (live) **RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2**
 8.10 Porträt Rallye-Weltmeister Sébastian Loeb, Reportage **EUROSPORT**
 8.30 Tourenwagen-WM Peking/RC, 1. und 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
 9.45 Formel-1-GP Suzuka/J, Analysen, Interviews (live) **RTL, ORF 1, SKY SPORT 1**
 11.45 ADAC-GT-Masters Hockenheim, Warm-up (live) **KABEL 1**
 12.30 ADAC-GT-Masters Hockenheim, 2. Rennen (live) **KABEL 1**
 10.30 Formel-1-GP Suzuka/J,

TERMINE

AUTOMOBIL

3.-5.10.	Rallye Frankreich	WM	F
3./4.10.	Rallye Baden-Württemberg	DM	D
4.10.	USCC Road Atlanta		USA
4.10.	12 Stunden von Budapest		H
4./5.10.	ADAC-GT-Masters Hockenheim		D
4./5.10.	ATS-Formel-3-Cup Hockenheim		D
4./5.10.	ADAC-Formel-Masters Hockenheim		D
4./5.10.	Renault Clio Cup Zentraleuropa Hockenheim		D
4./5.10.	Euro-V8-Serie Hockenheim		D
4./5.10.	STT H&R Cup Nürburgring		D
5.10.	Formel-1-GP Suzuka	WM	J
5.10.	WTCC Peking	WM	RC
5.10.	Formel Renault 2.0 Alps Jerez		E
5.10.	Super-GT-Serie Buriram		T
5.10.	NASCAR-Sprint-Cup Kansas City (Chase for the Cup)		USA
5.10.	Bergrennen Mickhausen	DM/OM	D
5.10.	Truck-GP Jarama	EM	E

MOTORRAD

3.-9.10.	Cross-Country-Rallye Marokko	WM	MAR
3.10.	Speedway-Bundesliga Landshut (Finale 1)	DM	D
4.10.	Speedway Meissen		D
4.10.	Speedway Pardubice (Junioren-Finale 3)	WM	CZ
4.10.	Speedway Mulshorn (Best Pairs Cup)		D
5.10.	Superbike Magny-Cours	WM	F
5.10.	Motocross Lugau (Jugend)	DM	D
5.10.	Motocross Kirchschlag	OM	A
5.10.	Supersport Ramsen	SM	CH
5.10.	Trial Grandval	SM	CH
5.10.	Trial Kössen	OM	A
6.10.	Speedway-Bundesliga Brokstedt (Finale 2)	DM	D

Rennen (W) **SKY SPORT 1**
 13.00, 18.30, 21.00 Formel-1-GP Suzuka, Rennen (W) **SKY SPORT 1**
 19.00 NASCAR Sprint Cup Kansas City/USA, Rennen (live) **SKY MOTORVISION**
 20.15 Formel-1-GP Suzuka/J, Rennen (W) **SPORT 1**
 21.15 Rallye-WM Frankreich, Höhepunkte 3. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
 22.15 Porträt Rallye-Weltmeister Sébastian Loeb, Reportage (W) **EUROSPORT**
 22.30 Motorsport Weekend Magazin, News und Resultate **EUROSPORT**

MONTAG, 6.10.

1.15, 8.45 Motorsport-Weekend-Magazin und Resultate (W) **EUROSPORT**
 3.40 Formel-1-GP Suzuka/J, Rennen (W) **ORF 1**
 14.00 Tourenwagen-WM Peking/RC, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
 22.45 Rallye-WM Frankreich, Höhepunkte (Zus.) **SERVUS-TV**

DIENSTAG, 7.10.

1.35 Rallye-WM Frankreich, Höhepunkte (W) **SERVUS-TV**
 5.10 Formel-1-GP Suzuka/J, Höhepunkte Rennen (Zus.) **ORF 1**
 23.30 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM Reportagen und Interviews **EUROSPORT**

MOTORRAD

DIENSTAG, 30.9.
 0.00, 12.00, 19.30 Motocross der Nationen Kegums/LV, alle Rennen (W) **EUROSPORT**

SAMSTAG, 4.10.

18.30 Superbike-WM Magny-Cours/F, Superpole-Qualifying (Aufz.) **EUROSPORT**

SONNTAG, 5.10.

10.15, 13.00 Superbike-WM Magny-Cours/F, 1. und 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
 11.30 Supersport-WM Magny-Cours/F, Rennen (live) **EUROSPORT**
 17.30 Brit. Superbike-Meisterschaft Silverstone, 1 und 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**
 22.45 Superbike-WM Magny-Cours/F, 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT**

MONTAG, 6.10.

11.45, 13.00 Superbike-WM Magny-Cours/F, 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
 12.30 Supersport-WM Magny-Cours/F, Rennen (W) **EUROSPORT**

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 7.10.2014

AUTOMOBIL

Formel 1: GP Japan
USCC: Road Atlanta
Rallye-WM: Frankreich

MOTORRAD

MotoGP: Aktuelle News
Superbike-WM: Magny-Cours
Rallye-WM: Marokko
Speedway-WM: Pardubice

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessensvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses: 4./5. Oktober: ADAC-Bergrennen Mickhausen

Weitere Infos im Internet www.dskev.de



MOTORSPORT
aktuell

TOP AUSSTATTUNG!

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus plus **MANNESMANN Werkzeugbox GRATIS** dazu!

MANNESMANN Werkzeugbox

Die 155-teilige Box aus dem Hause Brüder Mannesmann Werkzeuge bietet Ihnen alle wichtigen Werkzeuge, besonders übersichtlich sortiert in einem aus stabilem Stahlblech gefertigten Koffer. Unter dem Klappdeckel sind alle gängigen Schraubwerkzeuge und Feinmechaniker-Zangen.

Inhalt: Schraubendreher und Zangen, kompletter Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß, Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleinsortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.



GRATIS

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf ■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem Jahr jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____
Straße, Nr. _____
PLZ _____ Wohnort _____
Telefon _____ Geburtsdatum _____ 19____
E-Mail _____

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

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben** (nur in D)

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

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

Datum _____ Unterschrift _____

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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