

# MOTORSPORT

## aktuell

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

Jeden  
Dienstag  
neu

### MotoGP

**Suzuki: Comeback-Projekt endlich fix** S. 29



### Tourenwagen-WM

**Lada: Premiere-Sieg für die Russen** S. 16

### Superbike-WM

**Melandri: Stallregie nur halb befolgt** S. 34

### GT Masters

**Titel für Audi-Duo Rast/Van der Linde** S. 18

### Motocross-WM

**Villopoto: US-Champ steigt 2015 ein** S. 29

### Rallye-WM

**VW: Doppelsieg ohne Ogier in Frankreich** S. 22

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

[www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com)

# SCHRECKLICHER LEICHTSINN



Jules Bianchi

Jules Bianchi prallte im Regen-GP von Suzuka auf einen Bergungskran. Der Marussia-Pilot aus Frankreich erlitt schwere Kopf-

verletzungen. Ursache ist der Leichtsinnsinn der Rennleitung, die ein bekanntes Risiko ignorierte. Sieger Lewis Hamilton (Merce-

des) konnte sich ebenso wenig freuen wie Sebastian Vettel (Red Bull) über seinen 3. Platz und seinen Teamwechsel 2015. **Ab S. 3**

## Und weitere Highlights aus Suzuka



Hamilton (Mercedes): Sein freudloser achter Saisonsieg



Vettel (Red Bull): Rennabbruch rettet P3 vor Ricciardo



Alonso (Ferrari): Elektronikdefekt und Aus in Runde 3



Sicherheit: Safety Car kam am Ende zu spät raus

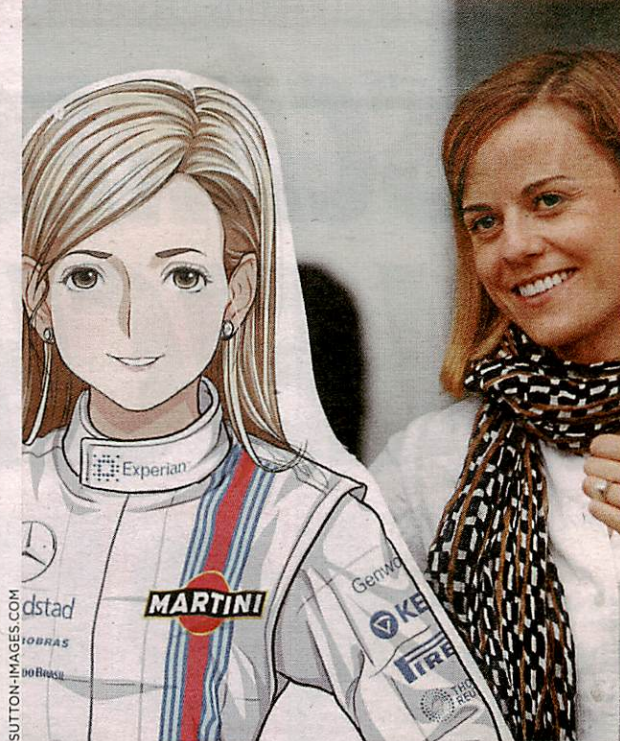
## LIEBE LESER!

**D**iese Wahrheit ist brutal: Es musste erst wieder etwas Schlimmes passieren in der Formel 1, damit eine schon lange bestehende und von vielen Fahrern häufig angemahnte Gefahr ernst genommen wird. Ein Bergekrane, der beim Grand Prix von Japan den verunglückten Sauber von Adrian Sutil am Haken hatte, wurde für Marussia-Pilot Jules Bianchi bei seinem Ausrutscher neben die Piste zum Verhängnis. Als diese MSa-Ausgabe am frühen Montagmorgen des 6. Oktobers in Druck ging, war nur so viel bekannt: Bianchi erlitt beim Aufprall auf das Bergungsfahrzeug ein schweres Schädel-Hirn-Trauma und sein Zustand war nach der ersten Notoperation sehr kritisch. Doch warum musste es überhaupt so weit kommen? Warum wurde das Rennen nach Sutils Unfall nicht sofort per Safety Car neutralisiert? Wann endlich lernt die Formel 1 in ihrem Hightech-Wahn von den simplen Amerikanern, die zuerst mal das Tempo rausnehmen, wenn es auf der Piste kracht? Und bitte: Komme jetzt bloss keiner mit der schlaun Idee von Bergekränen mit Unterfahrschutz. Auch damit wären diese massigen Vehikel für direkt an ihnen vorbei rasende Rennautos ein viel zu grosses Risiko. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



**Leopold Wieland**  
Chefredakteur



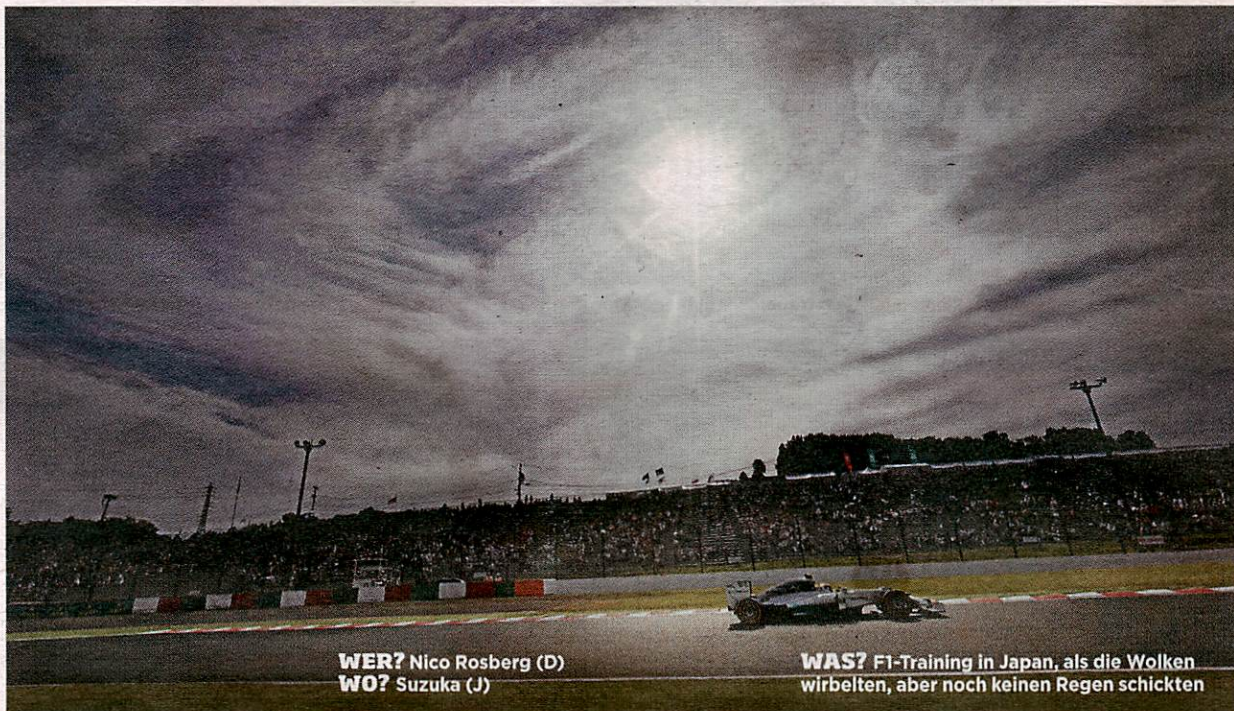
**WER?** Susie Wolff (GB)  
**WO?** Suzuka (J)

**WAS?** Williams-F1-Testerin  
als Manga-Figur und original



**WER?** Marco Melandri (l/links) und Loris Baz (f/rechts)  
**WO?** Magny-Cours (F)

**WAS?** Stallorder an die Aprilia- und Kawasaki-Piloten, um die WM-Chancen ihrer Markenkollegen Guintoli und Sykes zu wahren



**WER?** Nico Rosberg (D)  
**WO?** Suzuka (J)

**WAS?** F1-Training in Japan, als die Wolken wirbelten, aber noch keinen Regen schickten

## INHALT

## AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**  
Formel 1: Bianchi Opfer des Leichtsinns; Nürburgring: Käufer in Not? **S. 3**
- FORMEL 1** Hamiltons Sieg ohne Freude **S. 4**
- FORMEL 1** Vettels langer Abschied von Red Bull **S. 5**
- FORMEL 1** Was Vettel bei Ferrari will und kriegt **S. 6**
- INDYCAR** Steigt Daniel Abt bei Andretti ein? **S. 14**
- TOURENWAAGEN-WM** Ladas Sieg-Premiere **S. 16**
- ADAC GT MASTERS** Titel für Rast/Van der Linde **S. 18**
- DTM** Wird Ralf Schumacher Teamchef? **S. 19**
- RALLYE-WM** Latvala siegt, Ogier düpiert **S. 22**

## MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**  
Wie Suzuki in die MotoGP zurückkehrt; US-Champ Villopoto führt MX-GP **S. 29**
- MOTOGP** So will Jorge Lorenzo angreifen **S. 30**
- MOTOGP** Márquez: So schon in Japan Champ **S. 31**
- MOTOGP** Technik-Geheimnisse der Ducati GP14.2 **S. 32**
- SUPERBIKE-WM** Aprilia: Misslungene Stallorder **S. 34**
- SUPERBIKE-WM** Geglückt: Neukirchner-Comeback **S. 35**
- IDM** Reiterberger: Doch noch mal IDM statt WM **S. 38**
- SPEEDWAY-BUNDESLIGA** Brokstedt vor Landshut **S. 39**
- ENDURO-DM** Kehrs erster Ausfall in neun Jahren **S. 40**

## PANORAMA

- IM RÜCKSPIEGEL** Rennen im Oktober **S. 44**
- BOXENGEFLÜSTER** Klaus Ludwig wurde 65 **S. 46**
- IMPRESSUM** **S. 46**
- LESERBRIEFE** **S. 47**
- SERVICE** Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 47**

! = Titelthemen

## Fotos Titelseite:

GETTY-IMAGES, SUTTON-IMAGES.COM, XPB

## KONTAKT/ONLINE

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

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

## Formel 1

## Opfer des Leichtsinns

Jules Bianchi (25) prallte beim Grand Prix von Japan in Suzuka gegen einen Bergungskran. Der Franzose erlitt vor allem schwere Kopfverletzungen. Sein Zustand war bei Redaktionschluss dieser MSA-Ausgabe stabil, aber nach wie vor kritisch. Der Leichtsinns an Unfallstellen ist ein grosses ungelöstes Sicherheitsproblem der Formel 1.

In der 43. Runde des Japan-GP in Suzuka verlor Jules Bianchi bei stärker werdendem Regen und zunehmender Dunkelheit in Kurve 7 («Dunlop») die Kontrolle über seinen Marussia-Ferrari. Der Wagen des 25 Jahre alten Franzosen brach in der Linkskurve bei etwa 170-180 km/h aus. Nahezu ungebremst prallte Bianchi dann auf einen Bergungskran, der gerade den Sauber-Ferrari von Adrian Sutil abtransportierte. Der Deutsche war eine Runde zuvor wegen Aquaplanings an derselben Stelle von der Piste geraten und heftig in eine Reifenbarriere gekracht.



Angespannt beim schwierigen Training in Suzuka: Jules Bianchi

Bianchi rutschte über ein Kiesbett und dann breitseits unters Heck des rangierenden Bergungsfahrzeugs. An seinem Marussia wurden die linke Seite und der Überrollbügel abgerissen. Bianchi erlitt bei dem abrupten Einschlag vor allem massive Kopfverletzungen.

## Risiko beim Bergen ignoriert

Im General Hospital der benachbarten Stadt Yokkaichi wurde Jules Bianchi wegen seines schweren Schädel-Hirn-Traumas notoperiert. Der Au-

tomobil-Weltverband FIA und Vater Bianchi bezeichneten seinen Zustand am Sonntagabend (5.10.) als «sehr kritisch».

Kritisch hinterfragt werden muss nun erneut die von vielen Piloten schon häufig angeprangerte Gefahr, die von Bergungsfahrzeugen ausgeht. Warum hat jetzt in Suzuka die Rennleitung das Rennen nicht unmittelbar nach Sutil's Unfall per Safety Car neutralisiert?

Aktuelle News zu diesem Thema im Internet unter Motorsport-aktuell.com. ♦ MSA

## Nürburgring

## Neuer Vertrag mit VLN! Käufer in Finanznot?

Die Schlagzeilen, die der Nürburgring wieder mal macht, sind alles andere als positiv. Für die Rennfans gibt es dennoch eine gute Nachricht: Die Breitensportserie VLN hat sich mit den Betreibern auf einen neuen Vertrag für die Saison 2015 geeinigt.

Wie Karl Mauer, Geschäftsführer der VLN, MSA bestätigte, entsprechen die zwischen ihm und Carsten Schumacher, einem der Geschäftsführer der Betreiber-Gesellschaft, ausgehandelten Konditionen weitestgehend den bisherigen Bedingungen. Der VLN-Kalender 2015 wird auch erneut zehn Läufe umfassen, nachdem zwischenzeitlich auch eine reduzierte Anzahl im Gespräch war.

Die VLN hatte ursprünglich einen noch bis Ende 2015 laufenden Vertrag, der allerdings von den Betreibern im Zuge des Verkaufs des Nürburgrings an das Unternehmen Capricorn gekündigt worden war.

«Beide Seiten sind sich aber darin einig, dass sie aufeinander angewiesen sind. Deshalb die erzielte Einigung, der zu gegebener Zeit Gespräche über ein längerfristiges Abkommen folgen werden», so Mauer.

Während die EU-Kommission letzte Woche dem Land Rheinland-Pfalz bescheinigte, aus Steuermitteln

unerlaubte Beihilfen zugunsten der inzwischen insolventen Nürburgring GmbH in Höhe von 456 Millionen Euro gezahlt zu haben, wurde der Verkauf an Capricorn als «offen, transparent und diskriminierungsfrei» eingeschätzt. Damit ist der Verkauf aus EU-Sicht rechtmässig erfolgt. Jetzt drohen Klagen nicht berücksichtigter Bewerber. Wie die «Wirtschaftswoche» berichtet, plagen den Käufer Capricorn ernsthafte finanzielle Schwierigkeiten. Dies bestreiten Capricorn sowie Insolvenzverwalter jedoch energisch. ♦ GB

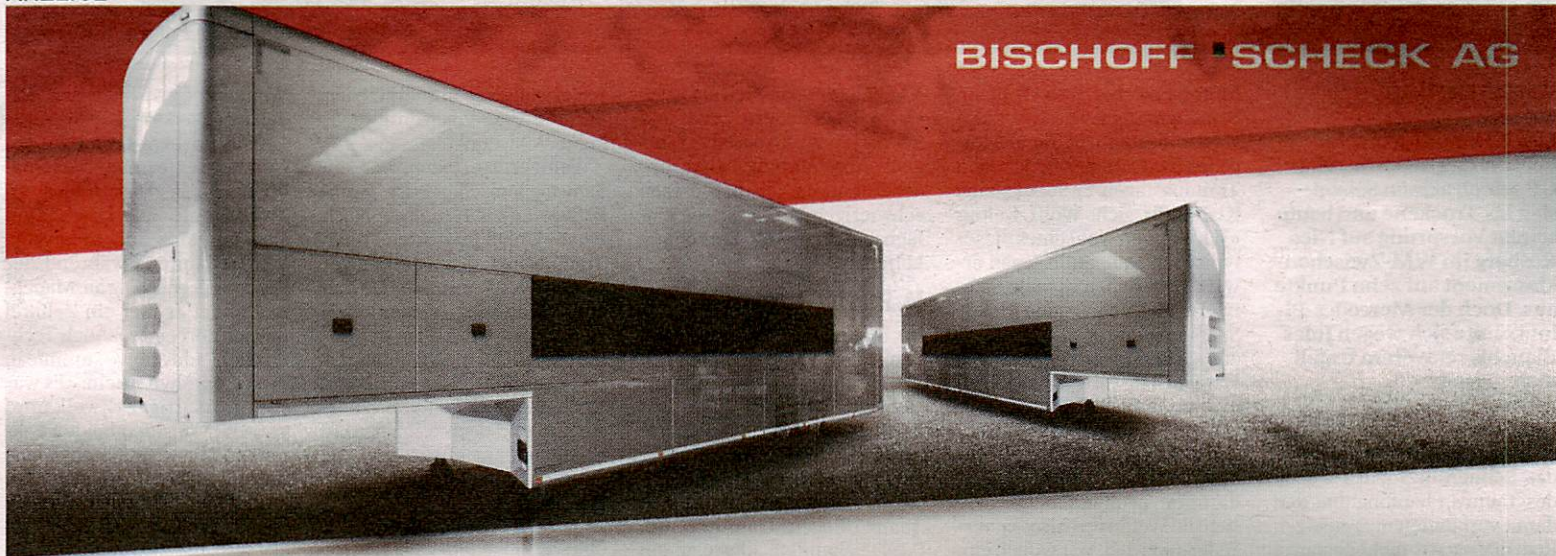


Mauer



Schumacher

## ANZEIGE



ARBEITEN



TRANSPORTIEREN



ERHOHLEN

Grübeln statt gröhlen: Suzuka-Sieger Hamilton hört Vettel (3.) zu. Der Zweiteplatzierte Rosberg wendet sich still ab. Auch sie sorgen sich um Kollege Bianchi

Mercedes

# Sieg ohne Freude

SUTTON-IMAGES.COM

Von PETER HAAB

**Lewis Hamilton brachte beim verregneten Suzuka-GP seinen achten Saisonsieg ins Trockene und baute seinen Vorsprung auf Nico Rosberg im WM-Zwischenklassement auf zehn Punkte aus. Doch der Mercedes-Pilot konnte sich wegen Jules Bianchis schwerem Unfall nicht freuen.**

Drei Stunden vor dem Start gab es erneut Befürchtungen, dass das Rennen in Suzuka wegen des Taifuns Phanfone und den damit verbundenen ergiebigen Regenfällen gar nicht gestartet werden kann. Punkt 15 Uhr Ortszeit war es aber dann doch so weit. Weil allerdings so viel Wasser auf der Piste lag, wurde der Japan-GP hinter dem Safety Car gestartet.

Während einige Teams aus der hinteren Tabellenhälfte auf Regen und damit verbunden auf ein Glücksspiel gehofft hatten, wäre es Mercedes lieber gewesen, wenn die Wolken bis zum Rennende einen Bogen um Suzuka gemacht hätten. «Ich würde ein trockenes Rennen bevorzugen. Aber leider können wir uns das ja nicht aussuchen», bedauerte Mercedes-

Motorsportchef Toto Wolff am Sonntagmorgen. Diese Aussage verwunderte nicht, denn Mercedes war an den trockenen Trainingstagen in Suzuka eine Klasse für sich. Wolff weiter: «Wir können wohl eines dieser typischen Rennen in Japan erwarten, in denen es viele Safety-Car-Phasen und jede Menge Spannung gibt.»

Auch der spätere Sieger Lewis Hamilton erwartete bei Regen ein «Lotteriespiel», wollte sich ansonsten aber vor dem Rennen nicht gross mit dem Wetter beschäftigen. «Es ist sinnlos, darüber nachzudenken, wie sich die Wetterverhältnisse verändern werden. Wir wollen einfach die maximalen Punkte holen.»

Teamkollege Nico Rosberg hingegen glaubt: «Unser Auto ist selbst im Nassen sehr schnell. Das haben wir in diesem Jahr schon in Spa gesehen.» Aus technischer Sicht hatte sich Mercedes nicht speziell auf ein Regenrennen vorbereitet. Rosberg und Hamilton gingen mit einem Trocken-Setup ins Qualifying und somit auch ins total verregnete Rennen. «Unser Set-up für Regen wäre nicht sehr anders als das, was wir sowieso haben», meinte Rosberg nach dem Rennen.

«Aber leider hatte ich etwas zu viel an Übersteuern. Lewis und ich hatten zwar dieselbe Fahrzeug-Abstimmung, aber anscheinend ist er bei diesen schwierigen Verhältnissen einfach besser damit zurechtgekommen.»

## 14. Pole für Mercedes

Im trockenen Qualifying vom Samstagmittag hatte noch Rosberg das bessere Ende für sich behalten. Mit einer Zeit von 1:32,506 Minuten sicherte er dem Mercedes-Team beim 15. Saisonrennen die 14. Pole-Position und distanzierte seinen Teamkollegen Hamilton um 0,197 Sekunden. «Es war ein grossartiger Tag, vor allem auf dieser Strecke fühlt sich das Auto fantastisch an», schwärmte Rosberg, der von einem der besten Qualifyings des Jahres überhaupt sprach und sich nach dem Rückschlag von Singapur in Japan mit einer starken Leistung zurückmeldete.

«Es ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, am Sonntag als Erster zu starten», freute sich der 29-jährige Deutsche. Allerdings drückte Rosberg auch sofort auch auf die Euphoriebremse und erwähnte: «Es war ein guter Tag, den man aber auch nicht überbewerten sollte.

Ich erwähne es immer wieder: Für die Pole-Position gibt es keine WM-Punkte.»

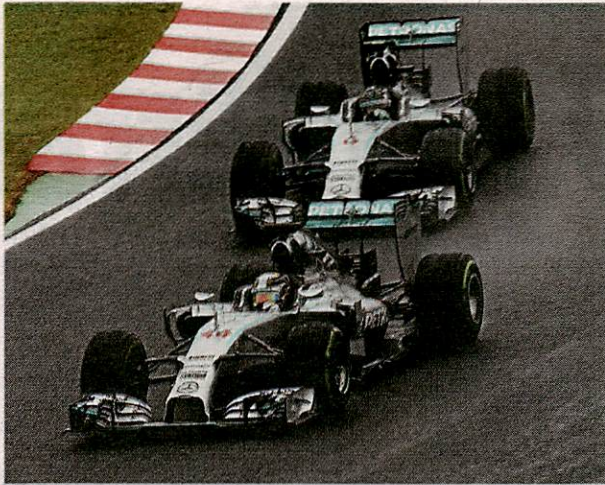
Weniger zufrieden war am Samstag logischerweise Teamkollege Lewis Hamilton. Nach einem Unfall im dritten Freien Training hatten die Mechaniker seinen W05 zwar pünktlich zum Qualifying wieder repariert, doch optimal lag der Silberpfeil nicht. «Ich war mit der Balance nicht ganz zufrieden. Ich hatte etwas zu viel Übersteuern und dachte, ich könnte es mit einem etwas anderen Fahrstil ausgleichen», gab Hamilton zu.

## Silberpfeile unantastbar

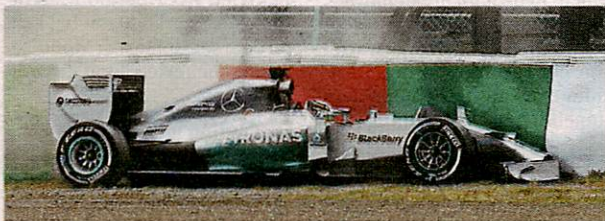
Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff freute sich über das heisse Duell seiner beiden Piloten. «Das war ein fantastischer Zweikampf zwischen zwei Fahrern auf dem allerhöchsten Niveau», war er das Lobes voll. Wie intensiv der Wettstreit zwischen Hamilton und Rosberg ist, veranschaulichte Wolff an einem Beispiel: «Während des Qualifyings haben sie sich Video-Aufzeichnungen ihrer jeweiligen Runden angesehen und die Telemetrie-Daten mit jenen des anderen verglichen. Es ist ganz einfach faszinierend, einen solch puren, intensiven

Wettkampf zwischen den beiden zu sehen.»

Auch Rosberg bestätigte ein ganz heisses teaminternes Qualifying-Duell: «Diese intensiven Zweikämpfe mit Lewis sind stets auf ganz hohem Niveau. Wir treiben uns während der Sessions gegenseitig an. Manchmal findet er hier ein Zehntel und ich dort eines.» Auch Technikchef Paddy Lowe stimmte in diese Lobeshymne ein: «Es war ein grossartiger Zweikampf zwischen unseren beiden Fahrern und es war genauso fantastisch, die tolle Pace unseres Autos auf dieser Strecke zu sehen. Gerade deshalb, weil diese Strecke äusserst anspruchsvoll für den Motor und die Aerodynamik ist.» Mercedes war in Suzuka zu jedem Zeitpunkt in einer eigenen Liga unterwegs. Schon im Qualifying konnte nur Williams-Pilot Valtteri Bottas als Dritter mit einem Rückstand von 0,622 Sekunden auf die Zeit von Rosberg halbwegs mit den Silberpfeilen mithalten. Teamkollege Felipe Massa hatte als Vierter schon mehr als eine Sekunde Rückstand. «Ich denke, diese Strecke liegt uns ganz besonders. Sie kommt von der Charakteristik her unserem Auto speziell entgegen», lobte Rosberg. ♦



Überlegen: Hamilton aussen an Rosberg vorbei an die Spitze



Daneben: Hamiltons Trainingsunfall am Samstagmorgen



Fan-Arbeit im Cockpit: Rosberg signiert Mini-Rosberg-Helm

## Sebastian Vettel

# Langer Abschied in fünf Raten

Von PETER HAAB

**Sebastian Vettels bevorstehender Wechsel zu Ferrari hätte am Sonntagabend eigentlich noch das grosse Thema beim Suzuka-GP werden sollen. Doch nach dem schweren Unfall von Jules Bianchi (Marussia) waren Ferrari und der vierfache Weltmeister nicht mehr in der Stimmung, um über die nächste Saison zu reden. Vettel wurde beim Japan-GP hinter den beiden Mercedes-Piloten Dritter. Teamkollege Daniel Ricciardo landete im Regen von Suzuka auf Platz 4.**

Seit letztem Sonntag läuft für Sebastian Vettel der Red-Bull-Countdown: Die Regenschlacht in Suzuka war das Rennen 1, nachdem der viermalige Champion seine Chefs mit der Nachricht auf dem falschen Fuss erwischt hatte, dass er Red-Bull-Racing am Saisonende verlassen wird. Es waren also ganz spezielle Voraussetzungen, unter denen der viermalige Weltmeister beim Japan-GP an den Start rollte. Denn seine für alle überraschende Ansage vom späten Freitagabend Japan-Zeit hatte auch innerhalb des Red-Bull-Teams ein mittleres Erdbeben ausgelöst.

Teamchef Christian Horner und Red-Bull-Motorsportchef Helmut Marko waren «gar nicht amused». Sebastian Vettel seinerseits sah die Dinge ganz pragmatisch: «Wenn du eine derartige Entscheidung fällst, dann wirst du immer irgendwelche Leute vor den Kopf stossen. Aber du musst Entscheidungen von dieser Tragweite unter dem Deckel halten, bis alles klar ist. Du kannst zuvor

nicht noch jene Leute um ihre Einschätzung bitten.»

Horner machte seinem über Nacht angestauten Frust am Freitagmorgen umgehend Luft, indem er ungefragt die Ferrari-Paarung für 2015 (Sebastian Vettel/Kimi Räikkönen) bekanntgab, währenddem Ferrari-Teamchef Marco Mattiacci zu diesem Zeitpunkt noch betonte, dass er zumindest vorerst nichts zu kommunizieren habe. Und um keine weiteren Spekulationen um Red Bull und Fernando Alonso aufkommen zu lassen, informierte Horner zum selben Zeitpunkt, dass der 20-jährige Russe Daniil Kwiat 2015 bei Red-Bull-Racing den freien Platz von Sebastian Vettel übernehmen wird.

Vettels langjähriger Weggefährte Helmut Marko versuchte cool

«Mit solchen Entscheiden machst du nie alle glücklich.»

SEBASTIAN VETTEL

zu bleiben: «Eine solche Entscheidung hinterlässt natürlich Spuren. Aber bei Red Bull war uns immer klar, dass irgendwann der Zeitpunkt kommen wird, wo sich Sebastian nach neuen Herausforderungen umsieht. Es war halt jetzt für ihn der perfekte Zeitpunkt, um eine solche Veränderung umzusetzen. Am Freitagabend haben wir es offiziell und endgültig erfahren, aber es hat natürlich schon zuvor gewisse Anzeichen gegeben.»

Fakt ist: Bei vier noch ausstehenden Rennen wird es für Vettel ein langer und schwieriger Abschied in fünf Raten.

Es waren also keine idealen Voraussetzungen vor dem Start zum Suzuka-GP für Sebastian Vettel. Umso mehr, als er sich in allen freien Trainings und auch im Qualifying schwerkert hatte, die richtige Balance für seinen RB10 zu finden. Startplatz 9 war bei strömendem Regen logischerweise alles andere als ideal. Der Start hinter dem Safety Car nahm Vettel zudem die Chance, auf dem Weg zu Kurve 1 das eine oder andere Überholmanöver zu riskieren. «Zuerst habe ich nach dem Abbruch geglaubt, dass ich den Podiumsplatz im

letzten Moment noch verloren habe», gab Vettel nach dem Rennen zu. «Aber auf Grund der Regeln habe ich ihn wieder zurückbekommen.» Was Vettel damit meinte: Bei einem Rennabbruch mit der

roten Flagge wird der Zwischenstand zwei Runden zuvor gewertet. Vettel weiter: «Nur für mich selbst betrachtet war es ein gutes Rennen. Wenn du von Startplatz 9 aus so viele Punkte machen kannst, musst du zufrieden sein. Gegen die beiden Mercedes war kein Kraut gewachsen. Die sind sowohl im Trockenen wie auch im Nassen in einer völlig andern Liga gefahren.»

Daniel Ricciardo sieht mit 73 Punkten Rückstand auf Leader Lewis Hamilton seine WM-Chancen so langsam schwinden: «Schade, dass es uns in den Trainings nie gelungen ist, die richtige Balance zu finden. Ich habe mich im Auto bei diesen Bedingungen nie so richtig wohl gefühlt.» ♦

## KOMMENTAR

### Richtige Entscheidung zum richtigen Zeitpunkt!

Von PETER HAAB

In der Formel-1-Karriere des Sebastian Vettel hat es in den vergangenen Jahren nur eine Richtung gegeben: konstant aufwärts! Die eindrucksvolle Ausbeute sind die vier WM-Titel in Folge. Jetzt, in der Saison 2014, ist der Weg für den Vierfach-Champion zum ersten Mal etwas beschwerlicher geworden. Und was tut Vettel, der trotz seiner vier WM-Titel immer noch um die Anerkennung seiner fahrerischen Qualitäten kämpft? Er macht genau das, was ihm viele Kritiker seit Jahren unterstellen: Er läuft vor den Problemen weg! Dabei hat er in den letzten Wochen, als sich langsam abzeichnete, dass auch die Erfolgsgemeinschaft Red-Bull-Racing/Sebastian Vettel ein absehbares Ablaufdatum hat, immer wieder beteuert: «Im Moment läuft es hier zwar ziemlich harzig. Aber ich laufe bestimmt nicht

weg!» Ist Vettel also wortbrüchig geworden? Auf den ersten Blick ja. So gesehen hat er sein Image als einer, der beim ersten kleinen Gegenwind gleich auf Panik macht, bestätigt. Aber nur auf den ersten Blick. Denn bei genauerem Hinsehen zeigt sich: Vettel hat keine weichen Knie bekommen. Der Weg zu Ferrari war keine überhastete Flucht. Der (Noch-)Red-Bull-Pilot hat in einer schwierigen Situation klug gehandelt und im richtigen Moment die richtige Entscheidung getroffen und eine einmalige Chance gepackt: Vettel könnte wie vor vielen Jahren sein Vorbild Michael Schumacher zu jenem Mann werden, der die Scuderia auf die Erfolgsstrasse zurückführt. Das ist genau jener Motivationschub, den ein Sebastian Vettel zum jetzigen Zeitpunkt dringend benötigt.



Glück gehabt: Vettel überholte Ricciardo an der Box und blieb durch den Rennabbruch vor ihm

BRUMM-BRUMM-BRÜMMER

Stürmische Aussichten

Einen besseren Namen als Phanfone hätten die Meteorologen nicht finden können für den Taifun, der die Formel 1 beim GP von Japan durcheinandergewirbelt hat. Phanfone kommt aus dem Laotischen und bedeutet übersetzt «das Tier». Tagelang hatte das Fahrerlagervolk in Suzuka skeptisch in den – zumeist blauen – Himmel geguckt. Kein Tag verging ohne eine neue Richtungsänderung und Deutung über die Heftigkeit des Sturms. Die FIA und die Veranstalter stellten Notpläne auf, eine Vorverlegung des Rennens auf Samstag war im Gespräch. Doch die Unsicherheiten und Widersprüche sorgten dafür, dass unter Mitwirkung von Bernie Ecclestone, der im windstillen London weilte, doch gefahren wurde am Sonntag. Die Warnungen in den Wind zu schlagen, das entspricht dem Formel-1-Prinzip, sich immer am Limit zu bewegen und allen Widrigkeiten zu trotzen.

Doch bis dahin hatten ohnehin längst andere Wirbelstürme Kurs auf den Suzuka International Circuit genommen. Die japanische Präfektur Mie rückte plötzlich in das Auge eines Formel-1-Zyklons, dessen Auswirkungen noch die nächsten Jahre spürbar sein werden. Denn es ist ein Taifun der Alpha-Tiere: Aus den Schlechtwettergesichtern, die Sebastian Vettel und Fernando Alonso schon seit Monaten aufgesetzt hatten, waren über Nacht Schönwettermacher geworden. Man musste kein Sturmforscher sein, um daraus zuverlässig abzuleiten, dass sich erst etwas zusammenbraut und dann geklärt hat. Die Entladung folgte Samstagmorgen, als Europa noch schlief. Red Bull legte endlich mal wieder weltmeisterliches Tempo vor und verkündete Vettels Abgang. Ferraris Statement, dass der Deutsche Fernando Alonso ersetzt wird, wird dann nur noch ein beinahe logischer Ausläufer sein nach MSA-Redaktionsschluss.

Aus der Ungewissheit sind anders als beim Taifun Phanfone Konstanten

geworden, und die Gewitterfronten zwischen Ferrari, McLaren-Honda und Red Bull werden noch einiges an Reibung erzeugen, wenn sie gemeinschaftlich auf das Hochdruckgebiet namens Mercedes treffen werden. Dieser Wirbel ist weltweit höchst willkommen. Er wird die Fi-Grosswetterlage so



Elmar Brümmer

drastisch verändern, wie es zuletzt vor sieben Jahren geschah: Als Alonso als Weltmeister von Renault zu McLaren ging, Lewis Hamilton dort in die Königs-

klasse einstieg, und Kimi Räikkönen von McLaren als Schumacher-Ersatz zu Ferrari wechselte. Eine Auffrischung, die damals der ganzen Branche so guttat, wie es die von heute tun wird. Nur, dass der Druck auf dem Erfolgsbarometer jetzt für alle Beteiligten noch etwas höher ausfallen dürfte. Schon zeigt die Hitzigkeit, mit der die Diskussionen über den Wetterwechsel bei den Fans wie den Machern der Fi in Suzuka geführt wurden, welche erhöhte Temperaturen auf dem so eigenen Planeten herrschen.

Der eigentliche Gewaltakt für das Japan-Wochenende oblag aber den Logistikern der Rennställe, die mit gewohnter Gelassenheit, Improvisation und Zuverlässigkeit und trotz aller Witterungseinflüsse es doch schafften, die Rennfracht auf den Weg zum Fi-Debüt in Russland zu bringen. Man stelle sich vor, der umstrittene Start auf dem Putin-Raceway würde einfach ins Wasser fallen – auch wenn das vielen aus politisch-ethischen Gründen durchaus recht wäre.

Rein sportlich betrachtet dreht sich die Formel-1-WM künftig mit neuem Spitzentempo weiter. Es braucht weniger Mut als ihn die Teamwechsler Alonso und Vettel zeigen, um für den 15. März 2015 einen Orkan über dem Albert Park von Melbourne beim GP Australien vorherzusagen.



Phanfone vom Satellit aus

Vettel-Transfer

Mit 27 bei Ferrari

Von ELMAR BRÜMMER

Letzten Samstagmorgen platzte in Suzuka die Bombe: Sebastian Vettel verlässt Red Bull. Und fährt – davon ist auszugehen – ab 2015 für sein Wunschteam Ferrari.

Plötzlich wirkt alles so, als ob es schon das letzte Mal wäre. Da bekommt das schlichte Helmaufsetzen und -abnehmen von Sebastian Vettel in Suzuka eine besondere Bedeutung, dabei stehen für ihn noch vier Rennen mit Red Bull aus. Aber fast scheint es einem, als sei er schon bei Ferrari. Mehr noch, als habe man ihn schon immer dort gesehen. Das mag auch an den eiligen Fotoretuschen aus dem Internet liegen, die ihn bereits in Rot zeigen. Steht ihm, ohne Frage. Es ist die Erfüllung seines Jugendtraums, früher als gedacht.

In ersten Gesprächen in Japan, in denen der Noch-Weltmeister seine Gefühlslage und seine Beweggründe für den Wechsel offenbarte, freilich ohne das Wort Ferrari erwähnen zu dürfen, streicht sich Vettel häufig über die Kappe, die noch die stolze Eins trägt. Ein Schnelldenker wie er ist gedanklich schon über den angeblich tränenreichen Abschied bei einem Red-Bull-Dinner hinweg, sieht schon seine Zukunft jenseits der Alpen. Was erwartet ihn bei Ferrari, von der Startnummer 5 abgesehen und dem angeblichen «Spaghetti-Chaos», das Ex-Ferrari-Pilot Niki Lauda übertrieben politisch unkorrekt prophezeit?

Natürlich ein neues Kapitel in Vettels Leben, wie es sein Vorgänger Fernando Alonso beschreibt, der ihm alles Gute wünscht – was man als höflich oder zynisch deuten kann. Der

neue Ferrari-Star sucht vor allem das, was ihm bei Red Bull zuletzt fehlte – Geborgenheit, technischer und menschlicher Art und eine echte Herausforderung. «Erwachsenwerden» nennt der 27 Jahre alte Heppenheimer das, «wie zu Hause ausziehen». Eine neue Heimat birgt bekanntlich immer Risiken, zumal in dem Zustand, in dem sich der Ferrari-Haushalt momentan befindet. Aber Sergio Marchionne, der starke Mann bei Fiat, an dem selbst Luca di Montezemolo scheiterte, räumt da gerade auf.

Revolution in vier Wochen

«Man muss einigen in das Hinterteil treten – und das möglichst schnell», hat er in aller Radikalität auf dem Pariser Autosalon gesagt. In vier Wochen hat sich Ferrari nicht einfach nur stark verändert, da hat eine Revolution stattgefunden. Und

AUS DEM FAHRERLAGER

Von PETER HAAB

Bei der Caterham Sports Limited (CSL) stand am Donnerstag letzter Woche unangemeldet der Gerichtsvollzieher vor der Tür, um unter anderem ein 2013er-Testfahrzeug, den Fahr-Simulator sowie Fahrzeug-Bauteile zu beschlagnahmen. Auf den weiteren Rennbetrieb des Teams hat dieser Vorgang anscheinend keine Auswirkungen. CSL sei zwar in Leafield in den gleichen Hallen untergebracht, aber



Manfredi Ravetto

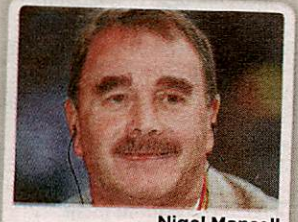
lediglich ein Zulieferer, so die offizielle Caterham-Version. «Alle Teile für das 2014er-Auto sind hier in Japan. Der Gerichtsvollzieher hat ein paar Sachen mitgenommen. Das waren aber keine wichtigen Teile für unsere Renneinsätze», versuchte Teamchef Manfredi Ravetto am Freitagmittag im Suzuka-Fahrerlager zu beruhigen.

Formel-1-Insidern ist schon lange bekannt, dass Lewis Hamilton auch abseits der Rennpisten kein Kind von Traurigkeit ist. Kürzlich sorgte der Mercedes-Pilot wieder für Schlagzeilen, weil er sich in seiner Wahlheimat Monaco als Schnellfahrer in Szene gesetzt hat. Hamilton leistete sich auf den nächtlichen Strassen an der Côte d'Azur anscheinend einen Geschwindigkeitsexzess und zeichnete seine wilde Fahrt gleich noch per Kamera auf. Als er die «Spritzfahrt» auch noch über Soziale Netzwerke verbreitet hatte, wurde es plötzlich heiss. Die Tweets und zwei Videos bei Instagram wurden jedenfalls kurz nach der Veröffentlichung wieder gelöscht. Vor vier Jahren wurde Hamilton anlässlich des Australien-GP in Melbourne von der Polizei festgenommen, weil er mit einem Mercedes-Mietwagen auf öffentlichen Strassen «Donuts» produziert hatte.

Beim Japan-GP in Suzuka war wieder mal ein bekanntes Gesicht aus der Formel-1-Vergangenheit vor Ort: Nigel Mansell pilotierte seinen früheren Williams-Honda FW11 aus der Saison

1986 im Rahmenprogramm. «Ich fühle mich natürlich geehrt, dass ich für diesen Anlass angefragt wurde», freute sich Mansell. «Es war eine gute Gelegenheit für mich, Honda für die Rückkehr in die Formel 1 zu beglückwünschen.»

Wie Teamchefin Monisha Kaltenborn in Suzuka bestätigte, ist die Zusammenarbeit zwischen dem Sauber-Team und Simona De Silvestro per sofort beendet. «Man braucht ein ganzes Paket. Auf was man sich einigt, muss man dann auch leisten», blieb Kaltenborn vorsichtig in ihren Äusserungen. Frei übersetzt heisst das: Sauber hat alle vertraglichen Abmachungen eingehalten. Aber das De-Silvestro-Management hat die vereinbarten Zahlungen nicht geleistet. Anscheinend bestand für Sauber ein finanzielles Risiko. Darum hat Kaltenborn jetzt die Notbremse gezogen.



Nigel Mansell

# endlich erwachsen werden

das soll erst der Anfang sein auf dem Weg zurück nach mittlerweile sieben titellosen Jahren. Das ist notwendig, aber auch nicht ungefährlich.

So ähnlich hat das ein gewisser Jean Todt auch gemacht, anno 1994, als er den Rotwein von der Kantinenkarte in Maranello streichen liess. Und damit sind wir beim grossen Vergleich, bei der grossen Parallele, an der Sebastian Vettel zwangsläufig gemessen werden wird: Michael Schumacher hat das von 1996 bis 2006 bei Ferrari vorgelebt, was Vettel («Ich will etwas Neues schaffen») sich vorgenommen hat. Mit einem ganz grossen Unterschied: Es gibt in Maranello keinen leitenden Angestellten mehr, der die nötige Basis für ein schnelles Durchstarten legt. Und wenn man weiss, wie lange selbst das Trio Todt-Brawn-Schumi gebraucht hatte, nämlich vier Jahre bis zum ersten Titelgewinn, dann erscheint

der Sanierungsplan vom heutigen Statthalter Marco Mattiacci, der noch kein halbes Jahr im Amt ist, höchst ambitioniert. Auf zwei Jahre ist die Umkrempelphase angesetzt. Und das ist verdammt knapp kalkuliert.

Bedeutet: Vettel muss sehr viel mehr auch in die Strukturen eingreifen. Vielleicht ist es aber genau das, was ihn erst recht reizt, ähnlich wie Schumacher als echter Mannschaftskapitän bei Ferrari seine Karriere zu krönen? Bei Red Bull hatte er vermutlich weniger Mitspracherechte. Und musste so seine verbündeten Top-Techniker Adrian Newey und Guillaume Rocquelin ziehen sehen. Von Anfang an Gallionsfigur des Umbruchs bei Ferrari zu sein, hat so gesehen auch einen Vorteil: Vettel kann jetzt alles mitbestimmen, inklusive den zweiten Fahrer für 2016.

Er wird sich mit all seinem Ehrgeiz in die Aufgabe stürzen, wieder ein dauerhaft siegfähig-

es Auto zu haben, schon aus eigenem Interesse. Und da ist auch noch der wunde Punkt, den es auszumerzen gilt: Kritiker sehen in Vettels frühem Teamwechsel auch eine Flucht, wenn es mal nicht so läuft. Weglaufen wäre allerdings nicht seine Art. Und bei Ferrari wird er es auch nicht können.

## Knackpunkt Teamführung

Entscheidend wird sein, wer den Konzernmanager Mattiacci künftig mit sportlichem Know-how versorgt. Wer also der echte Teamchef oder zumindest ein «Co» werden wird. Ex-Ferrari-, Honda- und Mercedes-Superhirn Ross Brawn dementiert immer noch heftig. Vielleicht ist es ja auch Ex-Mercedes-Mann Bob Bell. Oder warum nicht gleich Red-Bull-Teamboss Christian Horner mitnehmen? Vettel, der sein eigener Manager ist, wird danach gefragt haben. In jedem Fall ist er selbst der grosse Rettungsanker für

die Scuderia, was die Beziehung zwischen Rennfahrer und Rennstall zur echten Schicksalsgemeinschaft werden lässt.

Mehr noch, als es die am Ende zerrüttete Beziehung mit Fernando Alonso war. Wer da wen schliesslich verlassen oder ausgebremst hat, ist nicht mehr wichtig. Der zweimalige Weltmeister aus Spanien hat sicher nicht ohne Hintergrund pokern können. Und Alonso sieht mit Honda-Hilfe offenbar eine grössere Chance, seinen Lebensraum vom dritten Titelgewinn zu realisieren – ihm bleibt ja auch nicht ewig Zeit dafür.

Dass Vettel bisher nur rudimentär Italienisch spricht, spielt keine Rolle. Es ist die Sprache des Erfolgs, die zählt – siehe Schumi. Gefasst sein muss Vettel, der sich und vor allem sein Privatleben zunehmend abgeschottet hat, auf eine andere Medienoffensive als bisher. Intrigen in Maranello, das hat dort gute Tradition, werden

mit Vorliebe über die Sport-Tageszeitungen ausgetragen. Denn Ferrari ist nicht einfach ein Rennteam aus der Retorte von Milton Keynes und Fuschl, sondern ein Stück italienische Seele. Darauf muss man sich einlassen, auch wenn der Erfolg häufig über Mentalität geht.

Die Ferraristi werden zu nächst Vettels Mut huldigen, das Team und die Öffentlichkeit braucht einen, an dem es sich aufrichten kann. Die Begeisterung Vettels aus glücklichen Red-Bull-Tagen kommt sicher gut an, auch seine eher konservativen Wertvorstellungen.

Und gut ist es, wenn man im neuen Leben alte Bekannte trifft. Kimi Räikkönen, den Badminton-Kumpel aus der gemeinsamen Zeit im Schweizer Kanton Zug. Vor allem aber auch den Renningenieur Riccardo Adami, mit dem Vettel bei Toro Rosso zusammen gearbeitet hat. Vertrauen ist der Anfang von allem. ♦



Kurze Sichtprobe im Parc fermé: Sebastian Vettel hat sich den 2014er-Ferrari schon einige Male in dieser Saison besonders genau angeschaut



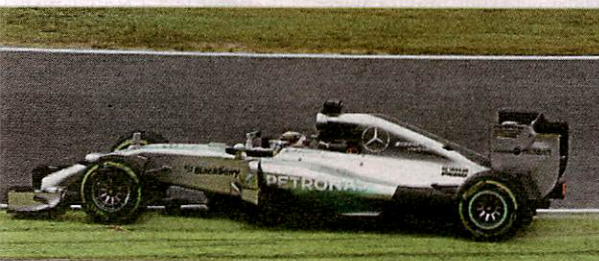
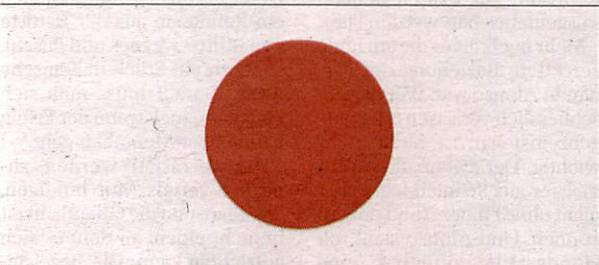
Sein neuer Teamkollege: Kimi Räikkönen versteht sich noch bestens mit Vettel



Sein Vorgänger: Alonso bekam von Teamboss Mattiacci (rechts) die Kündigung

Team für Team - GP Japan 2014

# Ferrari: Zum ersten Mal



Blieb auch nicht immer sauber in der Spur: Sieger Hamilton



Staubige Vollbremsung: Maldonado schlug dabei nirgends an



Hülkenberg: Zum 13. Mal in dieser Saison Punkte geholt



Gnadenloser Kurvenschneider: Kvyat



Woran fehlt es? Chilton (rechts) mit Techniker beim Training



Frühes Ende: Alonsos Ferrari landete schon in der dritten Runde am Haken des Abschleppkrans

## MERCEDES 6 ROSBERG P2, 44 HAMILTON P1

An beiden W05 AMG Hybrid in Suzuka neu: Motor, Turbolader, Kinetik-, Wärme-Generator (jeweils Nr. 5) und Batterie (Nr. 4). Rosbergs Silberpfeil verfügte zudem über ein neues Getriebe. Das wurde – wie bei allen Konkurrenten – in der vor dem Saisonstart gewählten Standard-Übersetzung gefahren. Untersteuern war das Hauptproblem von Mercedes am Freitag. Was Hamilton im FT1 mit einem Ausrutscher bezahlte. Der war im Gegensatz zu seinem Barrieren-Einschlag am Samstagmorgen folgenlos geblieben. Fürs Qualifying mussten Frontflügel und die komplette linke Vorderradaufhängung erneuert werden. Mit Glück blieb das Chassis unbeschädigt. Ein Verbremser im dritten Quali-Drittel (Q3) liess Hamilton auf Startplatz 2 (SP2) hinter Rosberg sitzenbleiben. Weil der Deutsche im Rennen nach seinem Wechsel auf Intermediate-Reifen starkes Übersteuern hatte, verlor er Spitze und Sieg an den britischen WM-Leader. **WM-Punkte/WM-Platz: 522/1.**

## LOTUS 8 GROSJEAN P15, 13 MALDONADO P16

An beiden E22 waren in Suzuka neue Getriebezahnräder nötig. An dem von Grosjean kamen die für den ersten, dritten, vierten und fünften Gang neu, an dem von Maldonado die vom dritten und vierten Gang. Grosjeans Auto brauchte zudem einen frischen Kinetik- und Wärme-Generator. Folgenreich war der Motorwechsel bei Maldonado: Weil er seinen sechsten Renault-V6 nötig hatte, wurde er um zehn Startplätze nach hinten strafversetzt. Pro Fahrer/Auto sind nur fünf Triebwerke pro Saison erlaubt. Beide Piloten hatten Ausrutscher, aber ohne grössere Schäden: Grosjean freitags im FT1 mit dem neuen Entwicklungs-Heckflügel, Maldonado samstags im FT3 mit einfach zu viel Tempo. Im Rennen fand Grosjean nur schwer Grip, beurteilte die korrekte Reifenwahl als «schwierig». Maldonado beklagte die schlechte Sicht. **WM-Punkte/WM-Platz: 8/8.**

## FORCE INDIA 11 PÉREZ P10, 27 HÜLKENBERG P8

Im Heck des VJM07 von Pérez wurde das Innenleben des Achtgang-Getriebes vor dem FT1 komplett erneuert. Der Mexikaner bestritt die Freitagstrainings mit den aerodynamischen Updates, die das indische Team schon in Singapur hatte. Hülkenberg wechselte im FT2 zurück auf den Aero-Stand vor Singapur. Pérez konnte da nur acht Runden drehen: Defekt an der Getriebe-Elektronik. Die umfangreichen Set-up-Veränderungen in der Nacht zum Samstag brachten nicht den erhofften Fortschritt. Mehr als SP12 (Pérez) und SP14 (Hülkenberg) war nicht machbar. Wobei Hülkenberg zugab, dass er sich mit einem Verbremser vor der Schikane seine finale Q2-Runde selbst versaut hatte. Pérez leistete sich schon auf dem Weg in die Startaufstellung einen Ausflug durchs Kiesbett. Ihre späten vierten Reifenwechsel warfen beide Piloten zurück. **WM-Punkte/WM-Platz: 122/5.**

## TORO ROSSO 25 VERGNE P9, 26 KVIAT P11

Im FT1 von Suzuka war es so weit: Max Verstappen wurde zum jüngsten Fahrer, der je ein offizielles Formel-1-Training bestritten hat. Der 17-jährige Niederländer, ab 2015 bei Toro Rosso Stammfahrer, sass im STR9 von Vergne. P12 war sehenswert. Doch Verstappens Auspuff-Defekt blieb nicht der einzige an diesem Auto. Bei Vergne streikte im FT2 erst die Benzinpumpe, dann die Elektronik. Danach war für ihn am Samstag der fünfte neue Motor, der fünfte neue Turbolader und der fünfte neue Wärme-Generator fällig. Doch damit nicht genug: Für die Quali brauchte Vergne Neu-Motor Nummer 6. Folge: zur Strafe zehn Startplätze nach hinten. Vergnes Freude über sein fehlerfreies Rennen bis vor auf P9 war mit einem Schlag dahin, als der Franzose vom Unfall seines Landsmannes Bianchi hörte. Kvyats erstes Regenrennen im F1 endete auf P11. **WM-Punkte/WM-Platz: 29/7.**

## MARUSSIA 4 CHILTON P18, 17 BIANCHI P20 (AUSFALL)

Der neue Reservepilot Will Stevens sollte, durfte aber nicht fahren in Suzuka. Denn dazu nötige Papiere fehlten. Ebenso fehlten weiterhin technische Verbesserungen an den Russen-Rennern. Immerhin wurde der MR03 von Chilton mit neuem Getriebe in die japanischen GP-Mission geschickt. Im FT1 hatte Bianchi ein von Marussia nicht näher definiertes «Zuverlässigkeitsproblem». Bis in die Quali hinein plagten beide Fahrer die zum Ausbrechen neigenden Hecks ihrer Wagen. Ein massiver Heckschwenk brockte Chilton die langsamste Quali-Zeit ein. Im Rennen wurde der Brite 18. Alle bis zum Redaktionsschluss dieser MSA-Ausgabe vom Automobil-Weltverband FIA veröffentlichten Infos zu Bianchis schwerem Rennunfall finden Sie auf Seite 3. Aktuelle News zu dem Thema finden Sie unter [www.motorsport-aktuell.com](http://www.motorsport-aktuell.com). **WM-Punkte/WM-Platz: 2/9.**

# punktelos in dieser Saison

## RED BULL 1 VETTEL P3, 3 RICCIARDO P4

Ins 15. GP-Wochenende 2014 ging das Weltmeister-Team der letzten Jahre ausnahmsweise mal ohne Wechsel von Antriebssteilen. Freitags konzentrierten sich Vettel und Ricciardo – wie alle Gegner – vor allem auf die Fahrzeuggleichgewichtsbalance ihrer RB10 und das Vergleichen der weichen (Typ Medium) und harten (Typ Hard) Pirelli-Slicks. Im zweiten Freien Training (FT) flog Ricciardo raus. Nach einer Gelbphase und Langsamfahren hatten seine Pneu zu wenig Grip, als wieder freie Fahrt erlaubt war. Ab Samstag hatte der Australier seinen fünften neuen Motor und fünfte neuen Kinetik-Generator drin. Diese sogenannte MGU-K bekam auch Vettel ab dem FT3 neu (5) plus die Batterie (4.). Wegen der Regenvorhersage fürs Rennen stellte Red Bull die Flügel steiler, verzichtete so in der Quali auf Topspeed. Im nassen GP profitierte Vettel am Ende vom Rennabbruch wegen Bianchis Unfall, wurde statt hinter Ricciardo noch vor ihm gewertet. **WM-Punkte/WM-Platz: 332/2.**



Vettel: Kam von P9 schnell vorwärts und holte am Ende P3

## FERRARI 7 RÄIKKÖNEN P12, 14 ALONSO (AUSFALL)

Beim F14 T von Räikkönen wurde vor dem fünftletzten Rennwochenende des Jahres der Dichtungsring des Differenzialgehäuses ausgetauscht. An Alonsos Wagen waren der Kinetik-Generator und die Batterie neu. P3 des Spaniers im FT3 am Samstagvormittag sorgte für bessere Stimmung als der gleichzeitig nötige Turboladerwechsel am Räikkönen-Ferrari. Der «Iceman» blieb auch nach der Quali minder gut gelaunt: Balance-Probleme und daher nur SP10, während sich Alonso über SP5 freute. Umso mehr verärgert war der Spanier über den Elektrikdefekt, der ihn schon aus dem Rennen warf, als noch hinter dem Safety Car im Bummelzug-Tempo gefahren wurde. Räikkönen litt im Japan-GP weiter unter dem schlechten Handling seines roten Renners. Hauptursache dafür: Die Intermediate-Reifen, grösstenteils im Rennen die beste Wahl, fielen wegen des falschen Set-ups bald unter ihre optimale Arbeitstemperatur und verloren Haftung. **WM-Punkte/WM-Platz: 178/4.**



Immerhin zur Box chauffiert: Ausfallopfer Alonso als Sozius

## MCLAREN 20 MAGNUSSEN P14, 22 BUTTON P5

Die Zahnräder des fünften Ganges wurden vor Trainingsbeginn am MP4-29 von Magnussen ausgetauscht. Buttons Auto hatte eine neue Batterie und ein neues Getriebe drin. Neu für beide McLaren: Motor, Turbolader, Kinetik- und Wärme-Generator (jeweils fünfte Version). Magnussen machte Freitagmorgens schnell Bekanntheit mit der weiten Auslaufzone von Kurve 13 («Spoon»). Selbst Button, der grosse Reifenflüsterer, musste am Abend des ersten Trainingstags «starkes Reifen-Nachlassen» zur Kenntnis nehmen. Sein Verbremser auf seiner letzten schnellen Q3-Runde warf ihn erneut hinter Magnussen zurück am Start. Am Renntag warf ein Lenkradschaden Geburtstagskind Magnussen (jetzt 22) zurück bis auf P14. Button war zeitweise Dritter, am Ende Fünfter. Doch auch er dachte hinterher vor allem an Bianchi. **WM-Punkte/WM-Platz: 121/6.**



Magnussen: Nicht immer so kollegial wie hier gegenüber Vettel

## SAUBER 21 GUTIÉRREZ P13, 99 SUTIL P21 (AUSFALL)

Für den C33 von Gutiérrez war eine neue Batterie fällig. Es war seine vierte in dieser Saison. Sutil vermeldet im FT1 Balance-Probleme, vor allem auf den härteren Pneu. Set-up-Umbau fürs FT2 und dann: Stellte der Deutsche auf den weicheren Pirellis ein unausgewogenes Handling fest. Viel enttäuschter war Sutil über erneute Antriebsprobleme. Mit weniger Öl am Bord wurde der PS-Verlust kuriert. Gutiérrez fabrizierte freitagnachmittags eine Pirouette, der sein Frontflügel zum Opfer fiel. Von SP15 (Sutil) und SP16 (Gutiérrez) stachen die Sauber-Mannen in die Regenschlacht. Sutils Abflug in der schnellen Linkskurve «Dunlop» war letztlich der Auslöser für den schlimmen Bianchi-Crash. Bitter: Schon 2013 löste ein gestrandeter Sauber beim Bergen Unheil aus. Damals starb in Montreal ein Streckenposten. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**



Sutil: Dieser Ausrutscher endete noch nicht in den Barrieren

## WILLIAMS 19 MASSA P7, 77 BOTTAS P6

Zum fünften Mal neu dieses Jahr an beiden FW36: Motor, Turbolader, Kinetik- und Wärme-Generator. Wenn es keine Strafe geben soll, dann müssen diese Rennen nach Japan auch die vier weiteren 2014er-Rennen überstehen. Während Bottas gleich die optimale Balance fand, irrte Massa den ganzen Freitag erfolglos durch den Abstimmungsdschungel. Dies habe aber nicht an den neuen Aero-Verbesserungen gelegen, die Williams für Suzuka brachte, betonte der Brasilianer mit Nachdruck. Samstags war dann auch das Massa-Auto bestens in Schuss: SP4 direkt hinter Bottas (SP3). Doch dieses Topergebnis rächte sich am Renntag. Im Regen passte die auf Topspeed ausgelegte Williams-Strategie einfach nicht. Die Quittung waren die enttäuschenden Endpositionen 6 und 7 für Bottas und Massa. Dagegen half auch nicht die gute Drei-Stopp-Strategie. **WM-Punkte/WM-Platz: 201/3.**



Bottas: Nur auf trockener Strecke stärkster Mercedes-Jäger

## CATERHAM 9 ERICSSON P17, KOBAYASHI P19

Kobayashis CT05, der der Lokalmatador am Freitagmorgen Ersatzfahrer Roberto Merhi abtreten musste, war mit dem fünften neuen Motor und dem fünften neuen Turbolader bestückt. An Ericssons Wagen waren Kinetik- und Wärme-Generator neu, ebenfalls zum fünften Mal in der laufenden Saison. Der Schwede probierte im FT1 einen neuen Frontflügel, wechselte im FT2 aber zurück auf den alten. Für Kobayashi endete der Freitagnachmittag früh – mit einem fulminanten Einschlag in die Barrieren der «Esses». An Weiterfahren war zumindest freitags für den Japaner nicht mehr zu denken. Ericsson, von SP19 gestartet, verlor mit seinem Dreher hinterm Safety Car früh Boden. Ob ohne den mehr als P17 am Schluss drin gewesen wäre? Wohl kaum. Kobayashi kam nie richtig in Fahrt und beendete seinen Heimauftakt als 19. und Letzter im Ziel. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/11.**



Zu viel Wasser und zu schnell: Ericssons Dreher in Runde 2

Max Verstappen: Der jüngste Formel-1-Pilot aller Zeiten drehte in Suzuka erste Trainingsrunden für Toro Rosso



NOVA  
Chemie  
Max Verstappen

«Das Alter ist bloss eine Zahl»

### Zur Person Max Verstappen

Geburtstag 30. September 1997  
Geburtsort Hasselt (B)  
Herkunftsland Niederlande

#### KARRIERE

2002–2013 Karting (Welt- und Europameister 2013)  
2014 Florida Winter Series (zwei Siege), Formel-3-EM mit Van Amersfoort Racing (zurzeit Gesamt-2. mit 8 Siegen), erstes Formel-1-Tests mit Toro Rosso  
2015 Formel 1 mit Toro Rosso

#### HOBBYS

Karting, Fussball

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Als jüngster Fahrer aller Zeiten hat Max Verstappen (17 Jahre und 7 Tage) in Suzuka am ersten Freitagstraining teilgenommen. Mit MSA sprach er über seine Eindrücke und über das, was ihn in Melbourne 2015 als GP-Fahrer erwartet.**

**Wie war das erste Mal unter echten Bedingungen?**  
MAX VERSTAPPEN: Ich war entspannt. Und ich konnte es geniessen.  
**Was war anders als im Simulator?**  
Die Fliehkräfte, die kann man nicht simulieren.  
**Und der grösste Unterschied zu einem Formel-3-Auto?**  
Ich würde sagen: die Power. Es ist einfach

«Ich bin nicht talentierter als Jos, aber kompletter.»

MAX VERSTAPPEN

unglaublich, wie der Motor schiebt. Aber auch das Bremsen ist beeindruckend.

**Wie kam es zum vorgezogenen Freitagstraining in Suzuka?**  
Bernie Ecclestone wollte das so.  
**Wie ist der weitere Fahrplan für dieses Jahr?**

In Sotschi werde ich nicht fahren, da bin ich bei der Formel 3 in Imola. Aber für Austin, São Paulo und Abu Dhabi sind weitere Einsätze geplant.  
**Renneinsätze?**

Nein, wie in Suzuka geht es um Trainingsrunden am Freitag.  
**Wie ist es, der Jüngste zu sein?**

Ach, ich bin nicht so fokussiert auf das Alter. Wenn du bereit bist für etwas, dann ist Alter doch bloss eine Zahl.  
**Wie jung ist zu jung?**

(Lacht.) Vierzehn.  
**Welchen Rat hat Papa Jos für die erste Ausfahrt gegeben?**

Sorge dafür, dass du dich wohl fühlst – und dann verbessere dich von Runde zu Runde.

**Die Leute behaupten angesichts deines Debüts: Es ist zu einfach, Formel 1 zu fahren.**

Es ist niemals einfach, ein Formel-1-Auto zu fahren, zumindest ist es das nicht für mich. Wie es überhaupt nie einfach ist, einen Rennwagen am Limit zu fahren.  
**Fühlst du dich eigentlich fit genug für die Formel 1?**

Mental ja. Körperlich habe ich noch Zeit, um bis März 2015, wenn es in Melbourne losgeht, zuzulegen. Aber wenn ich wie hier in Suzuka 22 Runden drehe, geht das problemlos.

**Wann hast du zum ersten Mal Wind davon gekriegt, dass dich Red Bull 2015 schon ins Formel-1-Renncockpit setzt?**  
Ich würde sagen Ende Juli.  
**Was hast du dir dabei gedacht?**  
Das hat mich ziemlich umgehauen. Klar war es immer mein Ziel. Und darauf arbeite man hin. Schon im Kart. Aber dass es so schnell gehen würde, konnte keiner ahnen.  
**Wie kam eigentlich der Kontakt zu Red Bull zustande?**  
Das geht auf 2010 zurück. Da sass ich noch im Kart.  
**Helmut Marko hat ein Formel-3-Wochenende von dir besonders hervorgehoben. Weisst du welches?**

Ich denke, da meint er das Norisring-Weekend.  
**Genau. Warum?**



Ich habe alle drei Rennen gewonnen. Und ich war an diesem Wochenende wirklich gut. Er hat mir das auch so bestätigt.  
**Die Saison in der F3 fing für dich nicht so gut an, wie du dir das vorgestellt hast.**

Ja, entscheidend war der Test in Monza – vor dem Rennen in Spa. Da haben wir neue Bremsen getestet (Brembo statt Performance Friction, d. Red.). Und von da an hatte ich plötzlich mehr Vertrauen ins Auto.

**Fällt es dir schwer, dich auf die Formel 3 zu konzentrieren, seit du weisst, dass du im nächsten Jahr in der Formel 1 startest?**

Nein, im Gegenteil. Ich muss mich jetzt nicht mehr darum kümmern, 2015 das geeignete Championnat für mich zu finden. Das macht den Kopf frei.

**Wie stufst du deine Meisterschaftschancen ein? Du liegst zurzeit 77 Punkte hinter Gesamtleader Esteban Ocon.**

Es wird schwierig. Wir haben nur noch sechs Rennen. Ausserdem habe ich noch zwei Gridpenalties wegen unerlaubten Motorwechsels.

**Wie gehst du mit dem Medienhype um? Hilft dir da dein Vater? Gibt er Tipps, mit welchen Journalisten du nicht reden sollst?**

Ich komme recht gut damit klar. Sicher ist die Nachfrage eine andere, seit ich bei Toro Rosso bestätigt bin. Aber es ist jetzt nicht so, dass mich der Ansturm aus dem Gleichgewicht bringt. Das gehört zur Formel 1. Und sicher hat mir mein Vater auch dazu den einen oder anderen Tipp gegeben.

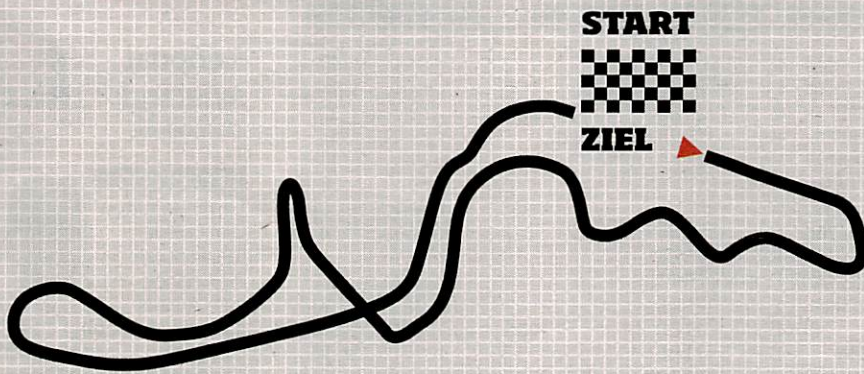
**Wärst du eigentlich ohne deinen berühmten Namen auch in so kurzer Zeit so weit gekommen? (Überlegt lange.)** Der Name ist nicht entscheidend. Mehr die Tatsache, wie mir mein Vater geholfen hat. Er hat sich die letzten sechs bis acht Jahre nur noch um mich gekümmert.

**Wärst du auch ohne ihn Rennfahrer geworden?**  
Ja, auf jeden Fall.

**Bist du talentierter als er?**  
Nicht talentierter, aber kompletter. ♦

**STRECKE**

**GP Japan / Suzuka**



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

**TRAININGS**

1. freies Training (Fr) min/Rdn.		2. freies Training (Fr) min/Rdn.		3. freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Rosberg	1:35,461 (27)	1. Hamilton	1:35,078 (28)	1. Rosberg	1:33,228 (14)	1. Bottas	315,1
2. Hamilton	1:35,614 (26)	2. Rosberg	1:35,318 (27)	2. Hamilton	1:34,210 (10)	2. Massa	312,9
3. Alonso	1:36,037 (19)	3. Bottas	1:36,279 (24)	3. Alonso	1:34,439 (12)	3. Rosberg	312,5
4. Bottas	1:36,576 (25)	4. Button	1:36,409 (28)	4. Massa	1:34,564 (12)	4. Hamilton	312,5
5. Räikkönen	1:37,187 (19)	5. Vettel	1:36,436 (24)	5. Bottas	1:35,061 (16)	5. Alonso	309,8
6. Magnussen	1:37,327 (24)	6. Räikkönen	1:36,529 (19)	6. Ricciardo	1:35,086 (13)	6. Pérez	309,2
7. Ricciardo	1:37,466 (27)	7. Alonso	1:36,637 (26)	7. Magnussen	1:35,251 (16)	7. Hülkenberg	309,1
8. Button	1:37,649 (24)	8. Magnussen	1:36,714 (31)	8. Vergne	1:35,494 (8)	8. Räikkönen	306,6
9. Vettel	1:37,686 (26)	9. Kvyat	1:36,943 (27)	9. Kvyat	1:35,538 (17)	9. Grosjean	304,3
10. Kvyat	1:37,714 (26)	10. Ricciardo	1:37,186 (3)	10. Button	1:35,549 (16)	10. Button	304,3
11. Massa	1:38,012 (22)	11. Vergne	1:37,219 (19)	11. Hülkenberg	1:35,732 (15)	11. Ericsson	304,3
12. Verstappen*	1:38,157 (22)	12. Hülkenberg	1:37,504 (16)	12. Räikkönen	1:35,995 (5)	12. Kvyat	303,7
13. Pérez	1:38,324 (10)	13. Grosjean	1:37,563 (31)	13. Pérez	1:36,365 (8)	13. Magnussen	303,6
14. Hülkenberg	1:38,582 (9)	14. Massa	1:37,700 (18)	14. Gutiérrez	1:36,407 (22)	14. Vergne	303,5
15. Grosjean	1:38,851 (21)	15. Pérez	1:37,786 (8)	15. Vettel	1:36,460 (6)	15. Maldonado	303,2
16. Sutil	1:39,046 (19)	16. Maldonado	1:37,798 (27)	16. Grosjean	1:36,558 (19)	16. Kobayashi	303,0
17. Maldonado	1:39,097 (26)	17. Sutil	1:38,010 (25)	17. Maldonado	1:36,617 (12)	17. Vettel	302,8
18. Gutiérrez	1:39,318 (18)	18. Gutiérrez	1:38,365 (9)	18. Sutil	1:36,626 (20)	18. Bianchi	302,2
19. Ericsson	1:40,031 (18)	19. Ericsson	1:39,069 (22)	19. Ericsson	1:37,367 (12)	19. Gutiérrez	301,3
20. Merhi**	1:41,472 (24)	20. Bianchi	1:39,306 (20)	20. Chilton	1:37,883 (17)	20. Ricciardo	300,9
21. Bianchi	1:41,580 (10)	21. Chilton	1:39,333 (24)	21. Bianchi	1:38,102 (15)	21. Sutil	300,7
22. Chilton	1:41,757 (15)	22. Kobayashi	1:42,760 (3)	22. Kobayashi	1:38,784 (12)	22. Chilton	296,7

\*für Vergne; \*\*für Kobayashi

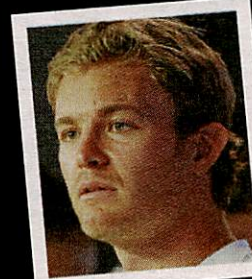
**QUALIFYING**

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:33,611	1. Rosberg	1:32,950	1. Rosberg	1:32,506	Vettel	6:9 Ricciardo
2. Rosberg	1:33,671	2. Hamilton	1:32,982	2. Hamilton	1:32,703	Hamilton	6:9 Rosberg
3. Bottas	1:34,301	3. Bottas	1:33,443	3. Bottas	1:33,128	Räikkönen	2:13 Alonso
4. Massa	1:34,483	4. Massa	1:33,551	4. Massa	1:33,527	Maldonado	3:12 Grosjean
5. Alonso	1:34,497	5. Alonso	1:33,675	5. Alonso	1:33,740	Button	6:9 Magnussen
6. Magnussen	1:34,930	6. Magnussen	1:34,229	6. Ricciardo	1:34,075	Hülkenberg	10:5 Pérez
7. Räikkönen	1:34,984	7. Ricciardo	1:34,466	7. Magnussen	1:34,242	Sutil	8:7 Gutiérrez
8. Hülkenberg	1:35,000	8. Button	1:34,648	8. Button	1:34,317	Vergne	7:8 Kvyat
9. Button	1:35,150	9. Räikkönen	1:34,771	9. Vettel	1:34,432	Bottas	10:5 Massa
10. Vergne	1:35,155	10. Vettel	1:34,784	10. Räikkönen	1:34,548	Bianchi	12:3 Chilton
11. Kvyat	1:35,210	11. Vergne*	1:34,984			Ericsson	3:11 Kobayashi
12. Gutiérrez	1:35,308	12. Pérez	1:35,089			Ericsson	0:1 Lotterer
13. Pérez	1:35,439	13. Kvyat	1:35,092				
14. Vettel	1:35,517	14. Hülkenberg	1:35,099				
15. Ricciardo	1:35,593	15. Sutil	1:35,364				
16. Sutil	1:35,736	16. Gutiérrez	1:35,681				
17. Maldonado*	1:35,917						
18. Grosjean	1:35,984						
19. Ericsson	1:36,813						
20. Bianchi	1:36,943						
21. Kobayashi	1:37,013						
22. Chilton	1:37,481						

\*Um 10 Startplätze zurückversetzt wegen des Einsatzes des jeweils sechsten neuen Motors.

**MEIN RENNEN**

**Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Japan**



**< Nico Rosberg (2.)**  
«Auf Intermediates hatte ich arg mit der Balance zu kämpfen, hatte viel Übersteuern. Das Heck meines Autos war sehr nervös. So fehlte mir in den Kurven das nötige Selbstbewusstsein.»

**Sebastian Vettel (3.) >**  
«Alles, was heute auf der Rennstrecke passierte, ist zweitrangig. Einem von uns geht es schlecht, und wir wissen nicht, wie es um ihn steht. Wir hoffen auf baldige gute Nachrichten von Jules.»



**< Felipe Massa (7.)**  
«Am Start erwischte ich Aquaplaning. Zum Ende hin wurde es dunkel und der Regen wieder stärker. Die Red Bulls waren heute zu schnell für uns, vor allem auf Intermediate-Reifen.»

**Nico Hülkenberg (8.) >**  
«Als das Safety Car noch mal rauskam, machten wir einen weiteren Stopp. Zum Ankommen brauchte ich frische Pneus. Nach dem schwierigen Samstag freuen mich die Punkte.»



**< Daniil Kvyat (11.)**  
«Das einzig Wichtige heute Abend ist, dass Bianchi wieder okay wird. Im Regen war es tricky, aber unser Auto war gut. Leider hat am Schluss unsere Strategie nicht richtig geklappt.»

**Kamui Kobayashi (19.) >**  
«Mein Heimrennen war schwierig. Grundsätzlich hatte ich zu wenig Tempo. Das verrückte Wetter machte es hart, aber wir konnten kämpfen. Und danke an jeden einzelnen Fan.»



## Höhepunkte des Rennens

**Vorstart:** Weil der Regen kurz vor der geplanten Startzeit (15 Uhr Ortszeit) wieder stärker wird, entscheidet die Rennleitung: Start hinter dem Safety Car. Vollwertige Regenreifen sind damit Pflicht. Und: Weil der Japan-GP zum Regenrennen erklärt wurde, muss der übliche Pflichtboxenstopp nicht absolviert werden.

**Start:** In der Reihenfolge der Startaufstellung geht es hinter dem Safety Car los: Rosberg, Hamilton, Bottas, Massa, Alonso, Ricciardo, Magnussen, Button und Vettel auf P9.

**2. Runde:** Ericsson dreht sich in der Zielkurve, wird angeschoben und jagt dem Feld hinterher.

**3. Runde:** Das Rennen wird wegen des noch heftigeren Regens unterbrochen. Hinter dem Safety Car fahren alle F1-Autos in die Boxengasse. Rund 20 Minuten später geht der IGP weiter – erneut hinter dem Safety Car. Alonso parkt nach wenigen Kurven und steigt aus.

**10. Runde:** Das Safety Car geht an die Box und das Rennen wird freigegeben. Rosberg führt weiter vor Hamilton. Vettel ist Siebter. Button holt sich als Erster Intermediate-Reifen mit größerem Profil.

**15. Runde:** Nachdem Hamilton als letzter Pilot der Spitzengruppe von Regenpneus auf Intermediates gewechselt hat, lautet die Reihenfolge: Rosberg, Hamilton, Button, Bottas, Massa, Vettel und Ricciardo.

**18. Runde:** Vettel, der zwei Umläufe zuvor Massa überholt hat, geht aussen in der Haarnadel an Bottas vorbei.

**24. Runde:** Erstmals im Rennen wird der Einsatz des Klappflügels (DRS) erlaubt. Hamilton kann dadurch und durch weiterhin engeres Kurvenfahren Rosberg noch näher rücken.

**27. Runde:** Hamilton gerät in Kurve 1 neben die Barrieren, bleibt aber im Rennen (2.).

**29. Runde:** Hamilton überholt Rosberg aussen herum in der Startkurve.

**41. Runde:** DRS-Verbot, weil wieder mehr Regen.

**43. Runde:** Sutil rutscht in Kurve 15 in die Barrieren.

**44. Runde:** Bianchi kracht in den Kran, der Sutills Wagen abschleppt.

**47. Runde:** Rennabbruch wegen Bianchis schwerem Crash. Endresultat nach Runde 44: 1. Hamilton, 2. Rosberg, 3. Vettel. ♦

## GP VON JAPAN/Suzuka 2014 / Resultate

Suzuka/J: 5. Oktober 2014; 15. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 255,208 km über 44\* Runden à 5,807 km; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: Regen/nass

23°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W05 AMG Hybrid	44	1:51:43,021 h		3	r-r-i-i	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes W05 AMG Hybrid	44	+9,180		3	r-r-i-i	18
3. Sebastian Vettel (D)	Red-Bull-Renault RB10	44	+29,122		3	r-r-i-i	15
4. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	44	+38,818		3	r-r-i-i	12
5. Jenson Button (GB)	McLaren-Mercedes MP4-29	44	+1:07,550		4	r-r-i-i-r	10
6. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	44	+1:53,773		3	r-r-i-i	8
7. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW36	44	+1:55,126		3	r-r-i-i	6
8. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM07	44	+1:55,948		4	r-r-i-i-i	4
9. Jean-Eric Vergne (F)	Toro-Rosso-Renault STR9	44	+2:07,638		3	r-r-i-i	2
10. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM07	43	nicht im Ziel**		4	r-r-i-i-r	1
11. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Renault STR9	43	+1 Rd.		4	r-r-i-i-i	0
12. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	43	+1 Rd.		5	r-r-i-i-i-r	0
13. Esteban Gutiérrez (MEX)	Sauber-Ferrari C33	43	+1 Rd.		3	r-r-i-i	0
14. Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Mercedes MP4-29	43	+1 Rd.		5	r-r-i-i-i-r	0
15. Romain Grosjean (F)	Lotus Renault E22	43	+1 Rd.		5	r-r-i-i-i-r	0
16. Pastor Maldonado (YV)***	Lotus Renault E22	43	+1 Rd.		4	r-r-i-i-r	0
17. Marcus Ericsson (S)	Caterham-Renault CT05	43	+1 Rd.		4	r-r-i-i-r	0
18. Max Chilton (GB)	Marussia-Ferrari MR03	43	+1 Rd.		3	r-r-i-i	0
19. Kamui Kobayashi (J)	Caterham-Renault CT05	43	+1 Rd.		5	r-r-i-i-i-r	0
20. Jules Bianchi (F)	Marussia-Ferrari MR03	41	nicht im Ziel**	Unfall	3	r-r-i-i	0
21. Adrian Sutil (D)	Sauber-Ferrari C33	40	nicht im Ziel**	Unfall	4	r-r-i-i-i	0

\*Der auf 53 Runden angesetzte GP wurde nach dem schweren Unfall von Bianchi abgewinkt; \*\*aufgrund der zurückgelegten Distanz noch gewertet; \*\*\*plus 20 Strafsekunden wegen überhöhter Geschwindigkeit in der Boxengasse.

## Nicht klassiert:

Fernando Alonso (E) Ferrari F14 T 2 Elektronik 1 r-r 0

Durchschnittstempo des Siegers: 137,064 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 39. Runde, in 1:51,600 min (=187,322 km/h)  
Internet: www.fia.com und www.formula1.com

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



Rote Flagge: Zuerst zur Unterbrechung, dann zum Rennabbruch

Topspeed Rennen (So)	km/h
1. Rosberg	273,6
2. Vergne	271,4
3. Hamilton	270,5
4. Ricciardo	270,2
5. Kvyat	268,3
6. Vettel	268,1
7. Bottas	264,1
8. Button	262,4
9. Magnussen	261,4
10. Räikkönen	260,9
11. Massa	260,6
12. Hülkenberg	257,5
13. Ericsson	257,4
14. Pérez	255,7
15. Maldonado	255,5
16. Grosjean	255,5
17. Gutiérrez	249,1
18. Bianchi	248,7
19. Kobayashi	248,4
20. Chilton	246,6
21. Sutil	245,7
22. Alonso	166,3

Schnellste Runde Rennen (So)	Zeit
1. Hamilton	1:51,600
2. Button	1:51,721
3. Vettel	1:51,915
4. Ricciardo	1:52,321
5. Räikkönen	1:52,426
6. Rosberg	1:52,551
7. Hülkenberg	1:52,814
8. Massa	1:53,450
9. Magnussen	1:53,510
10. Pérez	1:53,556
11. Vergne	1:53,562
12. Kvyat	1:54,021
13. Bottas	1:54,103
14. Ericsson	1:54,669
15. Maldonado	1:54,702
16. Grosjean	1:55,302
17. Gutiérrez	1:55,372
18. Kobayashi	1:55,641
19. Sutil	1:55,753
20. Bianchi	1:55,985
21. Chilton	1:56,472
22. Alonso	ohne Zeit



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	892
2. Button	886
3. Bottas	877
4. Magnussen	876
5. Räikkönen	842
6. Hülkenberg	841
7. Alonso	832
8. Rosberg	828
9. Hamilton	814
10. Chilton	760
11. Bianchi	754
12. Vergne	738
13. Vettel	736
14. Kvyat	734
15. Grosjean	729
16. Massa	719
17. Pérez	712
18. Gutiérrez	703
19. Sutil	682
20. Ericsson	663
21. Maldonado	643
22. Kobayashi	600
23. Lotterer	1

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. McLaren-Mercedes	1762
2. Scuderia Ferrari	1674
3. Mercedes AMG Petronas F1	1642
4. Red Bull Racing	1628
5. Williams Martini Racing	1596
6. Sahara Force India F1 Team	1553
7. Marussia F1 Team	1514
8. Scuderia Toro Rosso	1472
9. Sauber F1 Team	1385
10. Lotus F1 Team	1372
11. Caterham F1 Team	1264
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	899/1798

## Experten-Urteil

## Leopold Wieland

Chefredakteur



## Fahrer des Rennens

## Lewis Hamilton

Der Tabellenführer nutzte die Chance zum Ausbau seiner WM-Führung eiskalt. Das Set-up seines Mercedes, das ihn in der Qualifikation bei trockenem Wetter hinter Rosberg nur auf den zweiten Startplatz brachte, war am verregneten Renntag der Schlüssel zu seinem achten Saisonsieg. Besonders eindrucksvoll: Hamilton fuhr bei den tückischen Pistenverhältnissen auf dieser so extrem schwierigen Suzuka-Achterbahn nicht auf Ankommen hinter dem zunächst führenden Rosberg her. Nein, er attackierte, riskierte und profitierte.



## Heimlicher Gewinner

## Esteban Gutiérrez

Oft wurde der Mexikaner heftig kritisiert für seine zahlreichen Fehler, die er sich dieses Jahr schon geleistet hat – auch an dieser Stelle von MSA. Doch beim undurchsichtigen Japan-GP zeigte der Mexikaner des Sauber-Teams überraschend gute Übersicht: Endstand 13, noch vor McLarens Jungtalent Kevin Magnussen. Das ist ein mehr als ordentliches Resultat. Vor allem, weil das aktuelle Sauber-Modell schon auf trockenem Asphalt ein extrem schwer kontrollierbares Auto ist.



## Heimlicher Verlierer

## Valtteri Bottas

Dritter am Start, im Ziel aber nur Sechster – so hatte sich der Williams-Mercedes-Pilot den Japan-GP gewiss nicht ausgemalt. Bottas sowie sein Teamkollege Felipe Massa waren hoch als Podiumskandidaten gewertet worden. Doch mit ihrer primär auf höchsten Topspeed getrimmten Abstimmung lagen sie voll daneben. Unverständlich, dass der gute Regenfahrer Bottas trotz klarer Regensansage sein Set-up so schlecht wählte. ♦





## IndyCar

# Fährt Abt 2015 bei Andretti?

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

**Es sei keine Liebe auf den ersten Blick gewesen, beteuert Daniel Abt (21). Dennoch ist der Bayer auf dem Sprung nach Amerika. Ende Oktober testet er in Barber erstmals für das IndyCar-Team von Michael Andretti.**

Der 27. Oktober ist im Terminkalender von Daniel Abt rot angestrichen. An diesem Tag wird der Sohn von DTM-Teamchef Hans-Jürgen Abt in den USA sein IndyCar-Debüt geben. Auf der Berg- und Talbahn im Barber Motorsportpark testet Abt jr. den aktuellen Boliden von Andretti Autosport.

Was der Test bedeutet, wird sich erst hinterher zeigen. Fakt ist: Abt hat beim Besuch des IndyCar-Finales in Fontana Blut geleckt. Zwar sei es nicht unbedingt Liebe auf den ersten Blick gewesen, beteuert Abt. Doch die Autos und der Rennbetrieb in den USA hätten es ihm angetan. «Ich habe nicht alle Rennen in diesem Jahr verfolgt. Aber was ich gesehen habe, fand ich klasse. Und dass ich nun einen Test bei Andretti absolvieren darf, freut mich natürlich sehr.»

## Der Test heisst noch gar nichts

Abt hat schon vor Wochen im Gespräch mit MSA zugegeben, dass er sich ein Leben in den USA vorstellen kann. Sein ehemaliger GP3-Teamkollege Co-



Hat die IndyCar-Serie im Visier: Noch-GP2-Pilot Daniel Abt

nor Daly hat ihn dann nach Fontana «eingeladen». Dort hat er auch die ersten Kontakte geknüpft. «Ausserdem habe ich die Leute von Andretti Autosport bei der Formel E besser kennengelernt», meint Abt. «So ist dann eigentlich auch dieser Test zustande gekommen.»

Vom Rennwochenende in Fontana war Abt tief beeindruckt. Es gab nur eine Situation, die ihn als Rennfahrer zusammenzucken liess: der böse Trainingscrash von Mikhail Aleshin. «Das war so ziemlich das Erste, was ich gesehen habe. Und das bestätigt dir im ersten

Moment natürlich den Eindruck, den du von IndyCar-Rennen (im Oval) hast. Andererseits: Wir Rennfahrer blenden solche Sachen auch schnell wieder aus.»

Abt wäre der 19. Deutsche, der in der IndyCar-Serie startet (s. Kasten rechts). Aber erst der dritte nach Arnd Meier (1997/1998) und Timo Glock (2005), der eine komplette Saison in Angriff nehmen könnte. Doch Abt bleibt wie immer mit beiden Füßen am Boden. «Dieser Test heisst noch gar nichts.»

Dennoch könnte er der Anfang von etwas Grossem sein. ♦

## ZUM THEMA

### Deutsche Fahrer in der IndyCar-Serie

» **Ernest Stoecker** Stoecker war der erste deutsche IndyCar-Pilot. Er absolvierte 1909 auf einem Benz ein Rennen in Lowell/Massachusetts. Als Zweiter erhielt er 200 Dollar Preisgeld.

» **Franz Heim** Nahm 1910 an einem Rennen in Long Island teil und wurde als 27. (Auto in Flammen) gewertet.

» **Erik Herman Delling** Der erste Deutsche beim Indy 500. Doch der Berliner verpasste 1913 die Qualifikation.

» **Fritz Walker** Ein Start 1914. 26. mit kaputter Kupplung.

» **John Mais** Bestritt 1915 zwei Rennen – u.a. das Indy 500. Wurde disqualifiziert, weil er die Strecke verlassen hatte.

» **Christian Lautenschlager** Crashte 1923 beim Indy 500 mit einem Mercedes (P23).

» **Christian Werner** Der Stuttgarter schaffte beim Indy 500 1923 den elften Rang.

» **Karl und Max Sailer** Ebenfalls 1923 am Start des Indy 500: die Gebrüder Sailer.

» **Bernd Rosemeyer** Der bisher einzige IndyCar-Sieger aus Deutschland: 1937 in Westbury auf Auto Union.

» **Ernst von Delius** Mit Rosemeyer 1937 am Start.

» **Lothar Motschenbacher** Vier Rennen. Bestes Ergebnis: Platz 6 in St. Jovite 1968.

» **Christian Danner** Fuhr von 1992–1995 sowie 1997 in der damaligen CART-Serie. Sein bestes Ergebnis war ein siebter Platz in Miami 1995.

» **Arnd Meier** Mit 29 Rennen 1997/98 deutscher Rekordstarter. Aber nur 1 x Top 10.

» **Michael Krumm** 2001 zwei Starts. 15. in Long Beach.

» **André Lotter** 2002 ein Gaststart in Mexiko (12.)

» **Timo Glock** Rookie of the Year 2005 in der ChampCar. P2 beim Rennen in Montreal.

» **Andreas Wirth** Zwei Einsätze 2006, einmal Neunter.

» **Lucas Luhr** P22 beim Rennen in Sears Point 2013. ♦ CE

## NACHRICHTEN

### Penske: Viertes Auto für Pagenaud

IndyCar Lange wurde spekuliert. Jetzt ist es offiziell: Penske geht 2015 mit vier Autos an den Start. Neu dazu gestossen ist Simon Pagenaud. Der Franzose fährt seit 2011 IndyCar (4 Siege) – zuletzt bei Schmidt. Auch Andretti (s. Artikel oben) überlegt sich, permanent ein viertes Fahrzeug einzusetzen.

### Eigene Batterien und Motoren erlaubt

Formel E Serienchef Alejandro Agag hat seine Zukunftspläne öffentlich gemacht. Wichtigster Punkt: Agag will die Formel E für Hersteller attraktiv(er) machen. Dafür dürfen die Teams ab der nächsten Saison ihre eigenen Batterien und Motoren entwickeln und einsetzen. ♦ CE

## Formel-3-Cup Hockenheim

### Tan zweimal Sieger

Nachdem Markus Pommer am Sachsenring bereits über den vorzeitigen Titelgewinn jubeln durfte, konnten sich beim Finale des ATS-Formel-3-Cup in Hockenheim auch zwei seiner Teamkollegen freuen: Nabil Jeffri aus Malaysia sicherte sich den zweiten Rang der Abschlusstabelle und Indy Dontje wurde als bester Rookie ausgezeichnet. Dafür musste der Niederländer seinen härtesten Rivalen Sam MacLeod schlagen, was er unter gütiger Mithilfe von Nikita Zlobin tat.

Der Russe räumte den Briten im ersten Rennen vor der Spitzkehre klassisch von der Bahn. Kontrahent Dontje beendete den ersten Lauf und die zwei folgenden auf P2. Das reichte, um am Ende seiner ersten F3-Saison bester Neueinsteiger zu sein.

Strahlender Sieger des ersten und des dritten Durchgangs wurde Weiron Tan, der erstmals ganz oben auf einem Formel-3-Podest stand. «Ich habe in dieser Saison sehr viel gelernt und bin happy, dass ich sie mit zwei Siegen beenden konnte», jubelte der Malaysier. Champion Pommer gewann den zweiten Lauf. ♦ AL



Zweimal Sieger: Weiron Tan

## Formel Masters

### Doppel für Marschall

Die Abschiedsvorstellung des ADAC Formel Masters am Hockenheimring wurde zum Wochenende des Dennis Marschall. Der 18-jährige Deutsche, der nur 30 Kilometer von Hockenheim entfernt zu Hause ist, gewann zwei der drei Rennen und holte sich einen 2. Platz. «Dieses Wochenende war fast perfekt», so der Lotus-Pilot.

Maximilian Günther reichte ein 2. Rang, um sich den Vize-Titel hinter dem vorzeitigen Champion Mikkel Jensen zu sichern. Der 19 Jahre alte Däne und sein 18-jähriger Teamkollege Tim Zimmermann hatten in Hockenheim weiteren Grund zum Feiern: Sie eroberten für die österreichische Neuhäuser-Mannschaft erstmals den Sieg in der Teamwertung. ♦ AL

## Renault 2.0 Alps

### Nochmal De Vries

Der auch in der Formel Renault Alps bereits als Meister feststehende Nyck de Vries liess es sich beim Finale in Jerez nicht nehmen, noch einmal seine Dominanz zu demonstrieren. Zwar holte im ersten Lauf der nicht punktberechtigte Gelegenheitsstarter Bruno Bonifacio knapp vor dem Koiranen-Piloten seinen ersten Saisonsieg, im zweiten Durchgang gewann der Niederländer aber souverän vor Egor Orudzhev und Matt Parry. Sowohl Junior- als auch Vize-Titel insgesamt heimste in Spanien Charles Leclerc ein.

Beste deutschsprachiger Fahrer wurde in der Endabrechnung der Österreicher Stefan Riener (10.), der aber erst zum vierten Event, also den Rennen in Spa eingestiegen war. ♦ MBR

WEC

# Heimsieg Toyota?

Nach den Formel-1-Fans müssen am Wochenende die Anhänger der Langstrecken-WM früh aufstehen, um den fünften Lauf in Fuji (J) zu verfolgen.

Im Kampf um den Gesamtsieg muss Toyota beim Heimspiel nach der in Texas gezeigten Form als Favorit gelten – wenn nicht erneut Wetterkapriolen das Rennen auf den Kopf stellen. Nur allzu gerne würden die Audi-Piloten ihren Rückstand in der Fahrerwertung weiter verkleinern und den Vorsprung in der Herstellerwertung ausbauen. Porsche dagegen hofft auf den ersten Sieg oder zumindest einen Podestrang.

Wie immer weit offen ist der Ausgang in der LMP2, wo der Morgan-Judd von Oak



Wieder Favorit: Toyota

Racing mit Keiko Ihara/Alex Brundle/Gustavo Yacaman zum Stamm-Feld stößt.

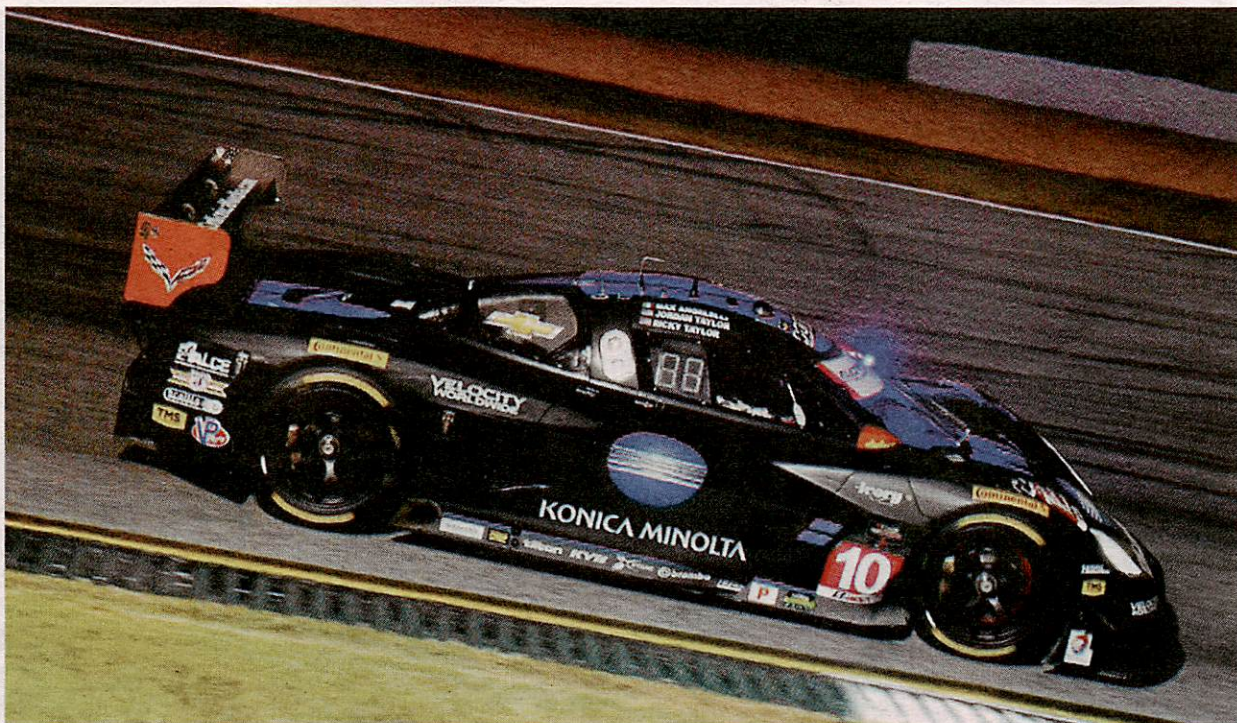
## GTE-Pro: Lietz wieder fit

In der GTE-Pro wird erstmals Richard Lietz nach überstandener Armbruch an der Seite von Jörg Bergmeister ins Geschehen eingreifen. Den zweiten Werks-Porsche teilen sich erneut Frédéric Makowiecki und Patrick Pilet. Zugleich trägt erstmals der neue Porsche-Motorsportchef Frank-Stefen Walliser an der Strecke die Verantwortung. Im Gegensatz zur Konkurrenz wäre den Porsche-Piloten Regen am Renntag ganz recht.

In der GTE-Am feiert Jeroen Bleekemolen seine Premiere in einem Ferrari 458 Italia des Teams AF Corse. Der erfahrene Niederländer wird sich aber schnell an den italienischen Sportwagen gewöhnen. Nach dem Ende seiner weiteren Verpflichtungen kehrt ausserdem Nicki Thiim in die Young-Driver-Mannschaft mit seinem Aston Martin an die Seite seiner dänischen Landsleute Kristian Poulsen und David Heinemeier-Hansson zurück. ♦ GB

## United Sports Car Championship Braselton

# Taylors wie der Papa



Sieg beim «Petit Le Mans» eingefahren, aber Titel verpasst: Die Wayne-Taylor-Corvette der Taylor-Brüder und Max Angelelli

Von WOLFGANG MONSEHR

**16 Jahre nachdem Wayne Taylor 1998 das allererste «Petit Le Mans» auf der traditionsreichen Road Atlanta hatte gewinnen können, wiederholten seine Söhne Jordan und Ricky sowie der Italiener Max Angelelli, der sich das Cockpit mit den Jordan-Brüdern teilte, den Erfolg.**

«Das ist ein grossartiger Saisonabschluss und Erfolg. Allerdings kommt dieser Sieg etwas zu spät. Sonst hätten wir den diesjährigen Meistertitel gewonnen», so Wayne Taylor. Und er hatte Recht: Mit konstanten Leistungen in diesem Jahr sicherte sich das Action

Express Team mit João Barbosa und Christian Fittipaldi den Meisterschaftstitel, die beim Finale Platz 2 vor dem Ganassi Riley-Ford mit Scott Pruett, Memo Rojas und Scott Dixon belegten.

Eine letzte Neutralisationsphase nur 17 Minuten vor Rennende war entscheidend: Der in der PC-Klasse in Führung liegende Sean Rayhall drehte sich von der Strecke, und nach dem Restart konnte Jordan Taylor dann einen Vorsprung von elf Sekunden gegenüber Christian Fittipaldi bis ins Ziel halten. Hinter dem drittplatzierten Ford-Riley von Chip Ganassi Racing lief der Deltawing mit Katherine Legge, Andrew Meyrick und IndyLights-Champion Gabby Chaves auf P4 ein. Im

Verlauf des Rennens hatte der Deltawing gar 19 Runden das Rennen angeführt!

Nach dem Unfall von Sean Rayhall war der Sieg in der PC-Kategorie eine sichere Bank für Renger van der Zande, Alex Popow sowie dem in Amerika lebenden Wiesbadener Mirco Schultis. Der PC-Titel ging jedoch an den Ex-NASCAR-Piloten Colin Braun und seinen Partner Jon Bennett.

## Falken wie 2013 GTLM-Sieger

Erwartungsgemäss gab es die grösste Action in der GTLM-Klasse. Gegen Halbzeit gab es einen bizarren Unfall in der Boxengasse, in den drei GTLM-Top-Autos verwickelt waren. Gegen Rennende wurde dann der Sieg zu einem Dreikampf

zwischen dem Falken-Porsche von Wolf Henzler, dem Werks-Porsche mit Michael Christensen sowie der Dodge-SRT-Viper mit Marc Goossens. Henzler blieb letztlich vorn, neuer GTLM-Champion wurde jedoch der Kanadier Kuno Wittmer und die Dodge-SRT-Viper-Equipe.

In der GTD-Klasse gab es für Audi den Debütsieg durch den R8 von Paul Miller Racing mit Matt Bell, Christopher Haase und Bryce Miller. Diese Paarung siegte mit nur drei Sekunden Vorsprung vor dem Dempsey-Porsche mit Madison Snow und dem Belgier Jan Heylen. Ein 4. Platz mit seinem Turner-BMW-Z4 genügte Dane Cameron, um sich als GTD-Champion kühren zu lassen. ♦



Starke Porsche-Falken: GTLM-Sieger Sellers/Holzer/Henzler (v.l.)

## USCC / Resultate

Baselton, Georgia/USA: 4,088 km; 52 Autos gestartet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken  
 1. R. Taylor/J. Taylor/Angelelli (Corvette DP) 10 h/400 Runden (= 1635,2 km); 2. Barbosa/Fittipaldi/Bourdais (Corvette DP) +11,062 sec; 3. Pruett/Rojas/Dixon (Riley-Ford) +1 Rd.; 4. Meyrick/Legge/Chaves (Deltawing DW13) +5 Rdn.; 5. Schultis/van der Zande/Popow (Oreca FLM09) +5 Rdn. (1. PC); 6. Bennett/Braun/Gue (Oreca FLM09) +5 Rdn. (2. PC); 7. Jeannette/Montecalvo (Oreca FLM 09) +5 Rdn. (3. PC); 8. Haworth/Cumming/Mitchell (Oreca FLM09) +6 Rdn. (4. PC); 9. Henzler/Sellers/Holzer (Porsche 911 RSR) +9 Rdn. (1. GTLM); 10. Long/Christensen/Bamber (Porsche 911 RSR) +9 Rdn. (2. GTLM); 11. Wittmer/Goossens/Hunter-Reay (Dodge Viper SRT) +9 Rdn. (3. GTLM); 12. Gavin/Milner/Briscoe (Corvette C7.R) +9 Rdn. (4. GTLM); 13. Tandy/Bergmeister/Pilet (Porsche 911 RSR) +10 Rdn. (5. GTLM); 14. Bomarito/Farnbacher/Bell (Dodge Viper SRT) +11 Rdn. (6. GTLM) – Ferner: 24. Haase/Miller/Bell (Audi R8 LMS) +24 Rdn. (1. GTD); 25. Snow/Heylen/Dempsey (Porsche 911 GT America) +24 Rdn. (2. GTD); 26. Potter/Lally/Seefried (Porsche 911 GT America) +24 Rdn. (3. GTD).

Internet: www.insa.com

Peking

# Erster Laufsieg für Lada!



Huff im Lada führt das Feld an und fährt zum Sieg. Dahinter Coronel (Chevrolet) und Loeb (Citroën) vor Michelisz im schnellsten der Hondas – die sich unter Wert verkauften

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Nachdem im Juni mit Quinghua Ma ein Chinese auf russischem Boden für eine Premiere sorgte, gelang es nun umgekehrt dem russischen Hersteller Lada, in China den ersten WTCC-Sieg einzufahren. Rob Huff machte das Husarenstück perfekt. López setzt sich im WM-Kampf weiter ab.**

Der Sonntag in Peking hielt gleich zwei faustdicke Überraschungen parat. Und die erste wurde sämtlichen Werksteams und -fahrern direkt im frühmorgentlichen Qualifying um die Ohren gehauen: Nicht López, nicht Tarquini, nicht Muller – nein, Tom Chilton war es, der sich mit einer Traumrunde im Einzel-Quali die erste Pole-Position der Saison sicherte.

Dass Citroën, schwer beladen und wegen langen Radstandes nicht zum winkligen Kurs passenden Autos, nicht dominieren würde wie zuvor, war klar. Und so hatte man die Honda-Fahrer im starken Verdacht, wenn es um die Frage ging, wer in Peking seinen ersten Saison-

sieg holen würde. Dass sich da ausgerechnet Tom Chilton, der «Paydriver» auf einem privat entwickelten Auto mit ebenfalls langem Radstand, im Qualifying gegen die versammelte Konkurrenz durchsetzte, war schon beinahe sensationell.

## Hondas Fast-Nullnummer

Auch im ersten Lauf war die Performance des Briten ohne jeden Zweifel, bis zu vier Sekunden Vorsprung hatte er auf seinen letztjährigen Teamkollegen Yvan Muller auf P2. Das nennt man dann souverän. Und zeigt auch einmal mehr, dass RML als Erbauer des TCI-

Cruze sein Handwerk versteht. Gabriele Tarquini, im Quali knapp geschlagen auf P2, lag immerhin lange auf Podiums-kurs, fuhr sich dann aber ein Teil ein und musste mit Reifenschaden zum Boxenstopp. Ansonsten standen P6 und P9 für Norbert Michelisz und Mehdi Benanni als einzige Punktesammler aus den Honda-Reihen, nachdem Tiago Monteiro sein Auto mit Aufhängungsschaden abstellen musste.

Auch im zweiten Durchgang blieb den Honda-Tretern ein Podestplatz verwehrt, Michelisz war am Ende auf P5 der beste Civic-Pilot. Und schaut man

auf die restlichen Strecken, könnte Honda am Ende als einziger Hersteller ohne einen Laufsieg die Saison beenden.

Denn, und das war die zweite Überraschung: Lada hat sich in die Riege der WTCC-Laufsieger eingereiht! Zwar war das spätestens nach Huffs P2 in Argentinien keine Sensation mehr, aber doch ein starkes Stück.

## Lada Geheimfavorit 2015?

«Huffy» sicherte sich wie beim Südamerika-Rennen mit P10 im Q2 die Pole-Position für den zweiten Lauf. Und setzte diese, ebenfalls wie in Argentinien, in eine frühe und lange Führung

um. Einziger Unterschied: Der auch diesmal wieder stark nach vorn drängende José María López kam auf dem engen Kurs nicht so schnell durchs Feld wie bei seinem Heimspiel – und auch Tom Coronel kam zwar noch mal an den Weltmeister von 2012 heran, aber nicht mehr in eine Angriffsposition.

«Das ist einfach fantastisch!», freute sich Huff nach getaner Arbeit über seinen 26. WTCC-Laufsieg, der «sicher der am schwersten zu erreichende» gewesen sei. Lada ist also, anders als Honda, stark im Aufwind. Und könnte 2015 vielleicht sogar zweite Kraft werden – oder gar Citroën herausfordern? Mit dem neuen und vor allem aerodynamischeren Vesta steht ein von Orea entwickelter Kracher in den Startlöchern. Und mit dem grössten Energiekonzern der Welt als Hauptsponsor ein gigantischer Geldgeber hinter dem Team.

Im Titelkampf der Citroën-Speerspitzen setzte sich López – dank starkem zweiten Durchgang – um weitere sechs Zähler von Yvan Muller ab. Fest steht: Für den wird die Titelverteidigung jetzt richtig schwer. ♦



Siegerjubiläum jetzt auch in Rot: Rob Huff



Grosser Strahlmann in Lauf 1: Tom Chilton (M.)

**Nürburgring**

**Privatfahrer Peking**

# 2 Rennen sind fix

# Die Grossen geärgert

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Franz Engstler hat auch in Peking die TC2-Kategorie dominiert – kam aber beim Versuch, die «grossen» TCI-Autos zu ärgern, selbst kurz aus dem Tritt.**

Auch die theoretischen Chancen, dass Franz Engstler noch am Privatfahrertitel gehindert werden könnte, werden mit jedem Rennen kleiner. Zumal der Allgäuer noch immer hungrig ist. Hungrig auf Klassensiege und im Fall Peking gar darauf, die «Grossen» etwas zu ärgern. Auf dem kurzen, fast kartbahn-ähnlichen Kurs konnte der Oldie den Heckantrieb und die schmalere Fahrzeugbreite dazu nutzen, sogar teils den langsameren unter den TCI-Fahrzeugen zu folgen.

**Schreckmoment in Lauf 2**

Nachdem Pole-Position und Laufsieg im ersten Rennen abgehakt waren, ging es im zweiten Durchgang nochmal ans Eingemachte. «Ich habe hart gepusht, um an den TCI-Autos dranzubleiben. Und dann habe ich mich gedreht», gibt der fahrende Teamchef nach dem Rennen zu Protokoll – und strahlt



Trotz Ausrutscher den einzigen Titelrivalen im Griff: Auch in Peking fuhr Franz Engstler zwei Siege ein

dabei wie eh und je. Dabei war es ein echter Schreckmoment zum Ende des ersten Renndrittel, der den Routinier in einer der schnelleren Ecken überraschte. Mit aller Erfahrung konnte er das Fahrzeug aber so abfangen, dass es nirgends einschlug. Einmal wieder in Fahrt war auch der einzig verbliebene Titelfavorit, John Filippi im Campos-Seat, schnell wieder aufgeschnupft

und distanziert. Eine echte Ohrfeige für den Korsen. Engstlers neuer Teamkollege, Filipe de Souza, tat sich bei seinem ersten WTCC-Renneinsatz des Jahres schwer, fuhr im ersten Lauf hinterher und rollte in Lauf 2 aus. Weil Michael Soong, der eigentlich für den zweiten Campos-Seat vorgesehen war, als einziger Gegner in der in Peking startenden Asia Trophy aber

gar nicht erst antreten konnte stand der Macauer ohnehin gegnerlos da. Kommendes Wochenende in Shanghai sitzt William Lok statt Soong im zweiten Campos-Seat. Nahe der zweitgrössten Stadt Chinas könnte Franz Engstler den Sack dann bereits endgültig zumachen. Für das Engstler-Team wäre es der zweite Fahrertitel in der WTCC-Privatfahrerwertung, nachdem Kristian Poulsen diesen 2011 nach Wiggensbach holte. ♦



John Filippi

Wie in MSA 38 angekündigt, wird es bei der Nordschleifen-Premiere der Tourenwagen-WM (WTCC) im kommenden Jahr zwei Sprintläufe statt eines langen Rennens geben. Das bestätigte Serienpromoter François Ribeiro am Rande des Peking-Rennwochenendes.

Zwar muss das Format noch vom FIA-Weltrat am 30. Oktober abgesegnet werden, so viel steht aber schon fest: Die Rennstrecke beträgt jeweils drei Runden, die direkt im Anschluss aneinander stattfinden – also ohne Reparaturpause. Vorrangig wird wie berichtet ein Qualifying ohne das übliche Einzelzeitfahren. Noch unklar ist, wie sich die Startreihenfolge für das zweite Rennen im «Reversed Grid» ergibt. Denkbar wäre, wie bis 2010, dass man die Top 10 (damals Top 8) für Heat 2 herumdreht. ♦ MBR



TC1-Honda auf der Nordschleife

**TOURENWAGEN-WM / Resultate**

Peking/CHN: 5. Oktober 2014; 17. und 18. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 28/26 Runden à 2,391 km (= 66,948/62,166 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

**1. Lauf (20 Fahrer gestartet, 17 gewertet)**

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	28	35:44,890	+20 kg
2.	TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	28	+2,493	+60 kg
3.	TC1	José María López (RA)	Citroën C-Elysée	28	+5,132	+60 kg
4.	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	28	+10,473	+20 kg
5.	TC1	Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	28	+14,455	+60 kg
6.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	28	+17,238	+30 kg
7.	TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	28	+18,338	0 kg
8.	TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	28	+19,104	0 kg
9.	TC1	Mehdi Bannani (MAR)	Honda Civic	28	+37,966	+30 kg
10.	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	28	+54,871	0 kg
11.	TC1	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta	27	+1 Rd.	0 kg
12.	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	27	+1 Rd.	+20 kg
13.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	26	+2 Rdn.	0 kg
14.	TC2 (P)	Filipe De Souza	BMW 320 TC	25	+3 Rdn.	0 kg
15.	TC1	Quinghua Ma (CHN)	Citroën C-Elysée	24	+4 Rdn.	+60 kg
16.	TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	24	+4 Rdn.	+30 kg
17.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	22	+6 Rdn.	+20 kg
<b>nicht klassiert</b>						
	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	13	Aufhängung	+30 kg
	TC1	Dusan Borkovic (SRB)	Chevrolet Cruze	1	Unfall	+20 kg
	TC1	René Münnich (D)	Chevrolet Cruze	1	Unfall	+20 kg

**2. Lauf (17 Fahrer gestartet, 15 gewertet)**

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	26	28:52,502	0 kg
2.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	26	+0,766	+20 kg
3.	TC1	Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	26	+3,072	+60 kg
4.	TC1	José María López (RA)	Citroën C-Elysée	26	+3,102	+60 kg
5.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	26	+8,673	+30 kg
6.	TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	26	+9,938	0 kg
7.	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	26	+11,111	+20 kg
8.	TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	26	+11,553	+20 kg
9.	TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	26	+12,463	+60 kg
10.	TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	26	+12,805	+30 kg
11.	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	26	+19,571	+20 kg
12.	TC1	Quinghua Ma (CHN)	Citroën C-Elysée	26	+21,714	+60 kg
13.	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	26	+24,261	+30 kg
14.	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	25	+1 Rd.	0 kg
15.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	25	+1 Rd.	0 kg
<b>nicht klassiert</b>						
	TC1	Mehdi Bannani (MAR)	Honda Civic	6	Lenkung	+30 kg
	TC2 (P)	Filipe De Souza	BMW 320 TC	2	Dreher	0 kg

**WM-Stand Fahrer**

1.	López	339
2.	Muller	273
3.	Loeb	238
4.	Monteiro	146
5.	Tarquini	126
6.	Coronel	118
	Michelisz	118
8.	Chilton	117
9.	Morbidelli	103
10.	Huff	66
11.	Bannani	59
12.	Valente	53
13.	Ma	33
14.	Thompson	19
15.	Borkovic	17
16.	Engstler	11

**WM-Stand Privatfahrer**

1.	Engstler	190
2.	Filippi	109
3.	Di Sabatino	98
4.	Echevarria	12
	Nagy	12

**WM-Stand Hersteller**

1.	Citroën	769
2.	Honda	499
3.	Lada	305

**WM-Stand Privatteams**

1.	Roal Motorsport	187
2.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	129
3.	Zengo Motorsport	112
4.	Campos Racing	109
5.	Proteam Racing	80
6.	Liqui Moly Team Engstler	42

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

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 112,11 km/h, 2. Lauf 128,86 km/h  
 Schnellste Runden: 1. Lauf Chilton in 1:05,382 min (= 131,651 km/h), 2. Lauf López in 1:05,934 min (= 130,549 km/h)  
 Nächstes Rennen: 12. Oktober, Shanghai/CHN  
 Internet: www.fiawtcc.com

ADAC GT Masters Hockenheim

# Zwei Titel in zwei Tagen

Von STEFANIE SZLAPKA

Daniel Keilwitz und Andreas Wirth haben beide Rennen zum Saisonabschluss für sich entschieden. Am lautesten jubelte aber Prosperia C. Abt Racing – über den Doppeltitel in der Fahrerwertung am Samstag und über den in der Teamwertung am Sonntag.

In Sachen Fahrerwertung hatte Jaap van Lagen von Schütz Motorsport zusammen mit seinem Teamkollegen Christian Engelhart am Samstag noch die besten Möglichkeiten, das Audi-Duo unter Druck zu setzen. Van der Linde fiel in der Startphase aus den Punkterängen heraus, während Engelhart in der Spitzengruppe des Feldes unterwegs war. Doch dann kam der Fahrerwechsel und der Boxenstopp von Schütz Motorsport war genau 0,394 Sekunden zu kurz. Van Lagen musste eine einsekündige Stop-and-Go-Strafe absitzen und fiel von Platz 2 auf Rang 11 zurück.

## Keilwitz fast noch Vizemeister

«So etwas kann passieren, wenn man ans Limit geht», so Teamchef Christian Schütz, «da haben mehrere Sachen zusammengewirkt.» Da Dominik Baumann und Claudia Hürtgen nur auf Rang 6 ins Ziel kamen, hatten Rast/Van der Linde bereits am Samstag den Titel in trockenen Tüchern. «Dafür gibt es keine Steigerung mehr», freute sich Rast.

Spannend wurde es allerdings um die Vizemeisterschaft: Durch seinen Sieg im ersten Rennen hatte auch Corvette-Pi-



Doppelter Feiergrund: Team-Champion Abt mit Fahrermeistern van der Linde/Rast (mit Schild)

lot Daniel Keilwitz wieder Chancen. Auch der Kampf zwischen Abt, dem Schubert-Team und Callaway Competition um die Teamwertung war noch offen. Keilwitz und Andreas Wirth führten vom Start weg und gewannen souverän das zweite Rennen. Doch Keilwitz war auf Fehler der Konkurrenz angewiesen. Tatsächlich hatte er zwischenzeitlich den Vizetitel inne, da nach den Boxenstopps Hürtgen auf Platz 3 und Engelhart auf Rang 4 lagen.

Dann rutschte der zweitplatzierte Toni Seiler in der Corvette von der Strecke und Hürtgen/Baumann wären Gesamtzweite geworden. Aber wegen des Ausrutschers kam das Safety Car auf die Strecke. Engelhart nutzte den Restart,

um am BMW vorbeizuziehen und sicherte seinem Teamkollegen Van Lagen damit den Vizetitel. «Nach dem vergangenen Jahr, in dem für uns quasi nichts glatt lief, freuen wir uns über Rang 2», so Schütz weiter.

Da Hürtgen noch bis auf Rang 6 – der später noch P5 wurde – zurückfiel, rutschten sie und Dominik Baumann in der Tabelle hinter Keilwitz auf Platz 4 zurück. Van der Linde und Rast beendeten das Rennen auf Platz 4 und hätten damit auch den Teamtitel perfekt gemacht.

Doch sie mussten noch ein paar Stunden bangen: Van der Linde hatte in seinem Stint in der ersten Kurve die Strecke verlassen, in der gleichen Runde setzte er sich in der Spitz-

kehrer innen neben Hürtgen, um sie zu überholen. Nun war die Frage, ob er durch seine Fahrt durch die Auslaufzone der Nordkurve genügend Schwung mitnehmen konnte, um später den Überholversuch einzuleiten. Die Stewards verwarnten ihn später wegen Verlassens der Strecke und verpassten ihm eine einsekündige Zeitstrafe. Dadurch fiel er zwar auf Platz 6 zurück, doch der Teamtitel blieb in Abt-Händen.

## Pirelli neuer Reifenpartner

Der ADAC gab auch die ersten Einzelheiten für 2015 bekannt. Gravierendste Änderung ist ein neuer Reifenpartner: Pirelli wird für die kommenden drei Jahre offizieller Ausrüster. «Bei der Entscheidung haben nicht



Noch Vize: Jaap van Lagen



Doppelsieger: Keilwitz/Wirth

nur finanzielle Überlegungen eine Rolle gespielt», so ADAC-Motorsportchef Lars Soutschka. Beim Rennkalender bleibt es bei acht Rennen. Start der Saison ist am 19. April in Oschersleben, das Finale wird am 4. Oktober in Hockenheim ausgetragen. Zudem wird am 21. Juni eine Veranstaltung im belgischen Spa stattfinden.

Sicher ist auch, dass man auf allen permanenten deutschen Rennstrecken, dem Red Bull Ring und einer weiteren Strecke im Ausland unterwegs sein wird. Keine Aussage konnte ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk zum Fernsehpartner sagen. «Es kam mehr Bewegung rein, als wir dachten. Deswegen brauchen wir noch drei bis vier Wochen.» ♦

## NACHGEHAKT BEI Christian Abt

(47/D) Der Teamchef der Doppel-Meistermannschaft über sein Team, die Champions René Rast und Kelvin van der Linde und was er seinen beiden Schützlingen für die Zukunft noch zutraut.



Von STEFANIE SZLAPKA

**?** Glückwunsch zum Doppeltitel. Besser hätte es nicht laufen können... Stimmt! Wir haben alles richtig gemacht, bei Team und Fahrern. Den Teamtitel haben wir schliesslich nicht nur mit einem Auto gewonnen. Kelvin und René haben sich in diesem Jahr keinen Fehler geleistet.

**?** Hattest du vor der Saison damit gerechnet, mit Kelvin um den Titel fahren zu können? Ja, ich habe es schon

gewusst, da wir ja viel mit den Jungs getestet haben. Kelvin musste man nur noch etwas formen. Er hat alles angenommen, was ich ihm mit meiner Erfahrung weitergegeben habe. Ich bin stolz auf die beiden. Sie haben nicht versucht, ihren eigenen Weg zu gehen, sondern haben auch auf uns gehört.

**?** Wie sieht es für die Saison 2015 aus? Wir wollen auf unserem Weg bleiben und weiter junge Talente fördern. Wir wollen sie aus Serien wie

dem Scirocco Cup holen und auf ihren weiteren Weg im Motorsport vorbereiten.

**?** Wie geht es für Kelvin weiter? Er ist ein Talent, sicher auch für die DTM. Doch ich muss sagen, dass jetzt erst mal René an der Reihe ist. Er wäre der perfekte Fahrer für die DTM. Kelvin braucht noch mehr Praxis und Erfahrung. Ich würde ihn gerne noch ein Jahr hier behalten und auf seine Zukunft vorbereiten. Er sollte zum Beispiel vorher lernen, wie die DTM funktioniert.

## ADAC GT MASTERS / Resultate

Hockenheim/D: 4,574 km; Wetter/Piste: Sa sonnig/trocken/So bewölkt/trocken

1. Lauf (60 Minuten, 25 Teams gestartet, 25 gewertet)

1. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) 35 Runden; 2. Ludwig/Schlegelmilch (Mercedes SLS AMG GT3) +0,564; 3. R. Renauer/Ragginger (Porsche 911 GT3 R) +1,182; 4. Sandritter/Klingmann (BMW Z4 GT3) +2,428; 5. Engel/Seyffarth (Audi R8 LMS ultra) +7,606; 6. Hürtgen/Baumann (BMW Z4 GT3) +7,925; 7. Asch/Frommenwiler (Porsche 911 GT3 R) +15,328; 8. Stolz/Götz (Mercedes SLS AMG GT3) +15,576; 9. Bastian/Alguersuari (Mercedes SLS AMG GT3) +16,150; 10. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) +18,440. Schnellste Runde: Ludwig, Runde 5, 1:41,130 (=162,8 km/h)

2. Lauf (60 Minuten, 25 Teams gestartet, 19 gewertet)

1. Wirth/Keilwitz (Corvette Z06.R GT3) 34 Runden; 2. Engelhart/van Lagen (Porsche 911 GT3 R) +0,867; 3. Stolz/Götz (Mercedes SLS AMG GT3) +2,314; 4. R. Renauer/Ragginger (Porsche 911 GT3 R) +3,625; 5. Hürtgen/Baumann (BMW Z4 GT3) 4,152; 6. van der Linde/Rast (Audi R8 LMS ultra) +4,274; 7. Assenheimer/Alessi (Corvette Z06.R GT3) +6,344; 8. v. Thurn u. Taxis/Enge (Chevrolet Camaro GT) +7,182; 9. Ludwig/Schlegelmilch (Mercedes SLS AMG GT3) +9,714; 10. Lips/Marionette (Corvette Z06.R GT3) +10,516. Schnellste Runde: Simonsen, Runde 5, 1:40,770 (=163,4 km/h) Endstand nach 16 Rennen: 1. van der Linde/Rast 214 Punkte; 3. van Lagen 188; 4. Keilwitz 184; 5. Baumann/Hürtgen 177; 7. Götz 136; 8. Wirth 118 – Teams: 1. Abt 225 Punkte; 2. Callaway 221; 3. Schubert 217; 4. Schütz 197; 5. HTP 169; 6. Herberth 131. Internet: www.adac-gt-masters.de

Zukunft DTM/Super GT/IMSA

# Klasse-1-Revival



Ab 2017 auch gleiche Motoren: DTM-Boliden... und die GT500-Fahrzeuge aus der Super GT

Von ARNO WESTER

**Schritt für Schritt und vor allem gemeinsam kommt man voran. Jetzt haben die Verantwortlichen der DTM-Dachorganisation ITR und der japanische Super-GT-Veranstalter GTA einen wichtigen Beschluss gefasst: Sie einigten sich auf ein neues Klasse-1-Reglement ab 2017.**

Darauf haben sich auch alle beteiligten Automobilhersteller im Rahmen eines gemeinsamen Meetings am 30. September in Tokio verständigt. Die Verantwortlichen des amerikanischen Motorsportverbandes IMSA waren in der Videokonferenz zugeschaltet.

Nachdem das technische Reglement vor allem in den Bereichen Chassis und Aerodynamik bereits seit Anfang 2014 in beiden Rennserien identisch ist, soll ab 2017 nun auch ein einheitliches Motorenreglement gelten. Wie berichtet, handelt es sich bei dem rund 600-PS-starken Triebwerk um einen Vierzylinder-Turbomotor mit zwei Litern Hubraum. Dagegen leisten die momentan in der DTM verwendeten V8-Motoren weniger als 500 PS.

**Kein Wettrüsten mehr**

Während die Namen und die spezifischen Besonderheiten der einzelnen Rennserien erhalten bleiben sollen, einigten sich die Vertreter von DTM, Super GT und IMSA auf eine Reihe technischer Details, die unter dem Namen «Klasse 1» in ein gemeinsames, weltweit gültiges Reglement einfließen sollen. Spektakuläre Fahrzeuge, hohes Sicherheitsniveau und Kostenreduktion für Entwicklung und Einsatz der Fahrzeuge stehen dabei im Vordergrund.

Vor allem die Kosten will man dabei im Auge behalten. Und

das aus gutem Grund. Denn schon einmal hat es in der DTM ein Klasse-1-Reglement gegeben, das zwar von fünf Herstellern (Alfa Romeo, Audi, BMW, Mercedes-Benz und Opel) entwickelt und sogar vom Automobil-Weltverband FIA abgesegnet wurde, aber letztendlich konnten sich nur Alfa und Mercedes damit identifizieren.

Audi, BMW und Opel entschieden sich gegen das äusserst freizügige Regelwerk und für das seriennahe Klasse-2-Reglement. Nur Mercedes-Benz glaubte weiterhin an die neuen Klasse-1-Tourenwagen und dank des Einstiegs von Alfa Romeo zu Saisonbeginn 1993 überlebte die DTM auch damals schon mit nur zwei Herstellern. Beim Saisonfinale kehrte Opel mit einem Calibra V6 4X4 in die DTM zurück und sicherte der Serie damit vorläufig den Fortbestand. Aber nur bis 1996, denn die drei Wettbewerber überboten sich gegenseitig im High-Tech-Wettrüsten, die Kosten explodierten.

Deshalb versuchten die Verantwortlichen, diese mit einer internationalen FIA-Serie (ITC) zu rechtfertigen. Das Ende ist bekannt: 1996 gab es keine DTM und 1997 auch keine ITC mehr. Die extrem hohen Kosten und der damit verbundene werksseitige Ausstieg von Alfa Romeo und Opel waren der Untergang. Dieses Desaster soll sich aber nicht wiederholen. Man habe aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt, heisst es aus ITR-Kreisen.

Bei dem Meeting des sogenannten «Steering Committee» der drei Rennserien wurden auch eine Reihe von Details wie Testbeschränkungen, Reifenspezifikationen oder die Nutzung von DRS diskutiert. Damit sehen sich die Beteiligten auf einem guten Weg, ab 2017 mit einem Klasse-1-Fahrzeug ohne grössere Umbauten auch in an-

deren Meisterschaften starten zu können.

«Die Vereinbarung zwischen den führenden Automobilherstellern in Deutschland und Japan ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einem gemeinsamen, weltweit gültigen Klasse-1-Reglement», meinte DTM-Chef Hans Werner Aufrecht: «Die Hersteller werden frei entscheiden können, ob sie ein Klasse-1-Fahrzeug heute in Suzuka, nächste Woche in Nürburgring und übernächste Woche in Daytona antreten lassen wollen. Das eröffnet ihnen völlig neue Vermarktungsmöglichkeiten.»

**«Fantastische Vorstellung»**

Für Aufrecht ist es «eine fantastische Vorstellung», dass die spektakulären Fahrzeuge, wie wir sie aus der DTM kennen, künftig weltweit auf höchstem Niveau und zu vertretbaren Kosten einsetzbar sind.

Auch Masaaki Bandoh, der Vorsitzende der japanischen GTA sprach von einem sehr produktiven Meeting: «Wir haben dabei volle Übereinstimmung bei allen Fragen des Technischen Reglements erzielt. Mit dieser Vereinbarung bieten wir optimale Möglichkeiten für die Automobilhersteller, sich in Zukunft nicht nur in der jeweiligen nationalen, sondern in allen Klasse-1-Serien zu engagieren.»

Damit ist auch die Basis gegeben, gemeinsame Events zu gestalten. Ein gemeinsames Rennen wird es wegen der unterschiedlichen Formate aber vorerst nicht geben. Die GTA bevorzugt im Gegensatz zur DTM (max. 75 Min.) Langstreckenrennen über meist drei bis sechs Stunden. Auch ein DTM-Rennen im Rahmenprogramm eines Super-GT-Wochenendes scheint sich nach MSA-Informationen für 2015 noch nicht realisieren zu lassen. ♦

Teams und Fahrer 2015

## Schumacher: Comeback als Teamchef?

**Der Streit um den Einsatz eines achten Coupés in der kommenden Saison (siehe MSA 41) ist noch nicht beendet, da wird schon über die Vergabe dieses Cockpits spekuliert. Das Fahrerkarussell nimmt Fahrt auf.**

Bei Mercedes soll es zukünftig neben dem Werksteam HWA und Mücke Motorsport noch ein drittes Einsatzteam geben. Darum hat sich nach MSA-Informationen auch Ex-DTM-Pilot Ralf Schumacher beworben – wohlgermerkt als Teamchef, nicht als Fahrer!

Dagegen scheint bei Audi alles klar zu sein. «Ich sehe keinen Fahrer, mit dem wir nicht auch in der nächsten Saison an den Start gehen», meinte Audis DTM-Leiter Dieter Gass gegenüber MSA vielsagend und bekommt dabei gewissermassen Schützenhilfe: «Das stand doch nie zur Diskussion», versichert Audi-Sport-Kommunikationschef Jürgen Pippig.

Der zweimalige DTM-Champion Mattias Ekström war der erste Audi-Fahrer, der in einem

Twitter-Interview mit Fans seinen Verbleib in der DTM bestätigte, und damit auch alle Gerüchte um einen möglichen Wechsel in die Rallyecross-WM beendete. Der Schwede ist mittlerweile 36 Jahren zwar der dienstälteste DTM-Pilot, aber ohne Zweifel immer noch für einen Sieg oder gar Titelgewinn gut.

**BMW: Wackelkandidat Hand**

Fast auf den Tag genau zwölf Jahre nach seinem ersten DTM-Sieg am 29.9.2002 feierte Zandvoort-«König» Ekström am vorletzten Sonntag (28.9.) bereits seinen vierten Erfolg an der Nordseeküste und nach einer Durststrecke von fast dreissig Jahren auch den insgesamt 18. Triumph in seiner DTM-Karriere.

Bei BMW ist António Félix da Costa zwar punktschlechteste Fahrer, der Youngster wird aber sicher eine zweite Chance erhalten, sein Können in der DTM zu beweisen. Als Wackelkandidat gilt US-Boy Joe Hand, der wie schon 2012 in seiner ersten Saison auch heute nur P20 belegt. ♦ AW



Ralf Schumacher: Blick in eine Teamchef-Zukunft in der DTM

NEWS

Bentley bestreitet letzte VLN-Läufe

Die Bentley Continental GT ist in Vorbereitung auf das Jahr 2015, wo man bekanntlich einen Werkseinsatz beim 24h-Rennen am Nürburgring plant, schickt Bentley seinen Continental GT bereits am kommenden Wochenende bei der VLN an den Start. Steven Kane, Guy Smith und Andy Meyrick teilen sich die Lenkarbeit. Auch ein Einsatz beim Saisonfinale (25.10.) ist geplant.

Mercedes-Doppelsieg in Budapest

Das 24h-Rennen in Budapest mit einem Doppelsieg der Mercedes-AMG-Teams endete das 24h-Rennen auf dem GP-Kurs von Budapest. Sieger wurde das SPS-Team mit dem deutschen Trio Lance David Arnold, Tim Müller und Valentin Pierburg knapp vor dem Hofer-Racing-SLS von Michael Kroll, Kenneth Heyer, Roland Eggmann und Christiaan Frankenhouet.

Dino Calcum Meister, Eberle noch Vize

Das Renault Clio Cup Central Europe Dino Calcum hat sich in einem spannenden Finale den Meistertitel gesichert. Die Siege in Hockenheim sicherten sich Daniel Hadorn und Fabian Danz, während Pascal Eberle noch Tomas Bekar im Kampf um den Vizetitel abging. ♦ RK/MBR

KOMPAKT

Das H&R Cup Im einzigen Rennlauf im Rahmen des RGB-Saisonfinals gewann Ulrich Becker (Porsche 911 GT3-RSR) vor Edy Kamm (Audi A4 DTM). In Division setzte sich Andreas Schmidt (VW Scirocco) gegen Gerhard Ludwig (Toyota MR2) durch. Das zweite Rennen musste wegen Nebel abgesagt werden.

Das Euro V8 Francesco Sini (Chevrolet Camaro) hat beim Saisonfinale den Sieg vor Teamkollege Giovanni Berton (Chevrolet Lumina) eingefahren. Weil Diego Romanini (Mercedes C63 AMG) gleichzeitig Tomas Kostka (Audi RS 5) vom letzten Podestplatz verdrängte und Nicola Baldan (Mercedes) vorzeitig ausschied, ist Sini auch neuer Champion. ♦ MBR

Berg-DM/ÖM Mickhausen

# Faggioli und Bratschi top



Bei den Tourenwagen nicht zu schlagen: Der Schweizer Ronnie Bratschi im Mitsubishi Evo

Von THOMAS BUBEL

**Simone Faggioli bei den Renn- und Ronnie Bratschi bei den Tourenwagen hiesigen die Sieger beim Highlight der deutschsprachigen Bergrennszene.**

Zittern und Bangen für gutes Wetter war für die Organisatoren des ASC Bobingen im Vorfeld angesagt. Nach den verregneten Rennen von 2012 und 2013 und den damit verbundenen wenigen Zuschauern und

finanziellen Einbußen blieb es beim diesjährigen Endlauf der DM und des FIA Hillclimb Cup aber an beiden Tagen trocken. Am sonnigen Renntag schafften es sogar 15000 Zuschauer zur Traditionsveranstaltung.

Durch die Sanierung einer Brücke musste die 2,2 km lange Strecke um 15 Meter verlängert werden, sodass neue Streckenrekorde gesucht wurden. In den Trainingsläufen zeichnete sich bei den Renn- wie bei den Tourenwagen ein spannender Dreikampf ab. Europameister Simo-

ne Faggioli (Norma) testete am Samstag – im Hinblick auf das FIA Masters kommendes Wochenende – spezielle Reifenmischungen für kurze Strecken, und war dennoch Trainings-schnellster vor Eric Berguerand (Lola Cosworth) und Christian Merli im Werks-Osella. Ronnie Bratschi (Mitsubishi), Andy Gabat (Ford Escort) und Nikolay Zlatkov (Audi S1) lagen bei den Tourenwagen innerhalb einer halben Sekunde.

Im ersten Rennlauf rutschte Berguerand gleich hinter Merli

zurück, der seinerseits Faggioli auf Schlagweite folgte. In den beiden weiteren Läufen blieb diese Rangordnung bestehen.

Bei den Tourenwagen brannete der Schweizer Bratschi ein Feuerwerk ab und holte den Sieg vor Gabat und Karl Schagerl im VW Rallye-Golf, der Zlatkov schlagen und so seinen ersten ÖM-Titel einfahren konnte. Der unterlegene Zlatkov sicherte sich seinerseits den Titel im FIA Cup bei den Produktionswagen.

Debruyne verteidigt Titel

In der Berg-DM der Rennwagen blieb es bis zum Schluss spannend. Frank Debruyne (Dallara F3) gewann die stark besetzte 2-Liter-Klasse der Formelwagen und somit seinen zweiten DM-Titel, vor Bernd Letmade (Norma Honda), der Dritter in seiner Klasse wurde.

Die Tourenwagen-DM suchte nur noch den Vize-Meister hinter Jörg Weidinger. Franz Weissdorn (VW Polo 16V) behauptete seine Platz mit Rang 2 in der EL bis 1400 ccm. Auch ein Klassensieg in der Gruppe A/F bis 2000 ccm reichte so für Jochen Stoll nicht mehr zum Vize. Den verbleibenden ÖM-Titel nach Anton Mandel (F3) und Schagerl verteidigte Heimo Hinterhofer (Honda Civic Typ R). ♦

Truck-EM Jarama

## Der Mega-Showdown



Die Akteure im Titel-Dreikampf (v.l.): Albacete, Hahn, Kiss

Auch wenn man es vor dem Wochenende kaum für möglich gehalten hätte: Beim vorletzten Event in Jarama hat sich der Titel-Dreikampf zwischen den drei MAN-Piloten Norbert Kiss, Antonio Albacete und Titelverteidiger Jochen Hahn nochmals zugespitzt.

Kiss sicherte sich beim Heimspiel Albacetes in beiden Hauptrennen die Siege und geht damit als Tabellenführer ins grosse Finale kommendes Wochenende in Le Mans. In den Sprintrennen setzten sich

Adam Lacko (Buggyra) und Markus Bösigler (MAN) durch. Zwischen Leader Kiss (348 Punkte) und Hahn auf Tabellenrang 3 liegen gerade macht sieben Zähler – ideale Zutaten für einen Mega-Showdown.

Erfreuliches gab es in Jarama auch für Ellen Lohr als diesmal einzige Dame im Feld: Nach dem ersten Punkt in Zolder fuhr die Ex-DTM-Pilotin in die Punkteränge und holte mit P8 im letzten Lauf ihr bestes Saisonergebnis. ♦ MBR

Super GT Buriram

## Wieder Lexus-Duo

Nach ihrem Sieg auf der ehrwürdigen GP-Strecke von Suzuka zeigten Kazuki Nakajima und James Rossiter (Lexus) auch auf der brandneuen Strecke im thailändischen Buriram ihre Qualitäten. Trotz hoher Zuladung konnten sie im Finish Michael Krumm und Daiki Sasaki (Nissan) hinter sich lassen und den zweiten Saisonsieg feiern. Rossiter ist damit auch neuer alleiniger Gesamtleader, weil er in Fuji und Autopolis mit Ryo Hiraka-

wa einen anderen Teamkollegen zur Seite hatte.

In der GT300-Klasse durfte Jörg Müller gemeinsam mit Seiji Ara (BMW Z4) endlich wieder aufs Podest klettern. Auf P2 mussten sie sich nur dem Nissan GT-R von Lucas Ordoñez und Kazuki Hoshino geschlagen geben, die ihrerseits den ersten Saisonsieg einfahren konnten. GT300-Tabellenleader bleiben Nobuteru Taniguchi und Tatsuya Kataoka (BMW Z4). ♦ MBR



Zweiter Sieg in Folge: Kazuki Nakajima (l.)/James Rossiter

## NASCAR Kansas

# Logano und Gummi-Alarm

**Joey Logano holte sich den Sieg auf dem Kansas-Speedway. Der Penske-Pilot hat mit dem jüngsten Erfolg auch die Führung in der Gesamtwertung des NASCAR-Sprint-Cups übernommen.**

Logano holte sich seinen fünften Saisonsieg nur hauchdünn,

rund eine halbe Sekunde vor Kyle Larson. Der drittplatzierte Kyle Busch lag bereits über sechs Sekunden hinter dem Sieger zurück. Logano ist damit als erster von acht Kandidaten für die Eliminator-Round (ab 26.10.) gesetzt.

Der Ford-Pilot, der 122 der 267 Runden auf dem Kansas-Speedway anführte, profitierte aber

auch vom Pech seiner Widersacher. Pole-Setter Kevin Harvick hatte schon nach wenigen Runden regen Funkverkehr mit seinem Team. Wegen Problemen mit den Reifen war sein Chevrolet nur schwer lenkbar. Auch mehrere Stopps nützten nichts.

Noch mehr Pech hatte das Trio von Hendrick Motorsport. Jimmie Johnson startete nach

einem Dreher in der Qualifikation nur von Position 32, und im Rennen wurde er unverschuldet in einen Unfall verwickelt. Dale Earnhardt Jr. führte das Feld 45 Runden an, ehe ihm ein Reifenschaden einen Strich durch die Rechnung machte. Dasselbe Pech ereilte den dritten Hendrick-Piloten in Runde 234, Kasey Kahne.

Ein Opfer der Gummis war auch Brad Keselowski, der Teamkollege von Sieger Logano. Bei Reifenhersteller Goodyear läuten deshalb die Alarmglocken. «Wir werden diese Reifenschäden jetzt genau untersuchen und uns mit den Teams zusammensetzen», sagte Motorsport-Direktor Greg Stucker. ♦ WHJ/WM



Burn-out vom Sieger: Logano hatte im Unterschied zu etlichen Gegnern noch genug Gummi

## NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Kansas City/Kansas (USA): 267 Rdn. à 2,41 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken

1. Joey Logano (Ford); 2. Kyle Larson (Chevrolet); 3. Kyle Busch (Toyota); 4. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 5. Carl Edwards (Ford); 6. Ryan Newman (Chevrolet); 7. Denny Hamlin (Toyota); 8. Austin Dillon (Chevrolet); 9. Paul Menard (Chevrolet); 10. Brian Vickers (Toyota); 11. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 12. Kevin Harvick (Chevrolet); 13. Matt Kenseth (Toyota); 14. Jeff Gordon (Chevrolet); 15. Greg Biffle (Ford); 16. Danica Patrick (Chevrolet); 17. Tony Stewart (Chevrolet); 18. Clint Bowyer (Toyota); 19. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 20. Marcos Ambrose (Ford); 21. Landon Cassill (Chevrolet); 22. Kasey Kahne (Chevrolet); 23. Cole Whitt (Toyota); 24. Michael Annett (Chevrolet); 25. Jamie McMurray (Chevrolet).

Stand nach 30 von 36 Rennen (Chase-Teilnehmer): 1. Logano 3048 Punkte; 2. Kyle Busch 3042; 3. Edwards 3039; 4. Newman 3039; 5. Hamlin 3037; 6. Harvick 3033; 7. Kenseth 3031; 8. Gordon 3031; 9. Kahne 3023; 10. Keselowski 3009; 11. Earnhardt Jr. 3006; 12. Johnson 3004.

Nächstes Rennen: 11. Oktober, Charlotte/North Carolina (USA)

Internet: www.nascar.com

## ANZEIGE

**MOTORSPORT**  
aktuell

## TANKEN ODER SHOPPEN?

Ein Jahr lang **MOTORSPORT aktuell** frei Haus  
plus **30 €-Gutschein GRATIS** dazu!

**GRATIS**  
für Sie zur Wahl



1. Amazon.de Geschenkkarte



2. JET Tankgutschein



3. Media Markt Gutschein

Onlinebestellung: [www.motorsport-aktuell.com/abo](http://www.motorsport-aktuell.com/abo)

Telefonische Bestellung: +49 (0)711 3206-8888 Bitte Gutschein und Bestellnummer 1140945 angeben.

**Ihre Vorteile:** ■ 14% Preisvorteil ■ Exklusives Extra dazu ■ 2 GRATIS-Ausgaben bei Bankeinzug ■ Nach einem Jahr jederzeit kündbar

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752. Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland

Frankreich

# Latvalas Asphalt-Coup



König der Strasse: Volkswagen-Pilot Latvala auf dem Weg zum ersten Sieg auf Asphalt

von REINER KUHN und  
MICHAEL HEIMRICH

Bei seinem Heimspiel lässt Sébastien Ogier zuerst die Polo-Technik und dann der Fahrer im Stich. Das verhilft Jari-Matti Latvala zum ersten Asphaltsieg in der Topliga und hält die Meisterschaft für einen weiteren, kurzen Moment offen.

Der perfekte Moment schien gekommen. Wie im Vorjahr wollte sich Sébastien Ogier in seinem Heimatland erneut zum Weltmeister krönen. Doch schon auf der zweiten Prüfung war der Plan im Eimer. Ein defekter Sensor im Getriebe des sonst so zuverlässigen Polo R WRC sorgte für Probleme beim Hochschalten. Ogier hangelte sich mit Mühen aus der Prüfung hinaus, um überhaupt im Rennen zu bleiben. In der ganzen Aufregung vergass Copilot Julien Ingrassia die vier Minuten Verzögerung, mit der die WP2 gestartet wurde, in seine Berechnungen einfließen zu lassen. Es kam, wie es kommen musste: Das VW-Duo stempelte vor der dritten Prüfung zu früh und kassierte vier Strafinuten. «So ein Fehler passiert mir hoffentlich nie wieder», gab sich Ingrassia reuig und sein stets ehrgeiziger

Fahrer bewies ein grosses Herz: «Wir gewinnen und wir verlieren zusammen.» Angesichts eines Rückstands von fast neun Minuten hatte Ogier mit dem Wochenende fast schon abgeschlossen: «Ein paar Punkte auf der Power-Stage, mehr ist nicht mehr drin.»

Aber Volkswagen besitzt nicht nur einen guten Fahrer, sondern hat noch zwei weitere in petto. Jari-Matti Latvala, der noch eine Minimalchance auf den Titel hat, bekam nach dem Ogier-Rückschlag kräftig Aufwind. Der Finne wollte das schaffen, was seit 15 Jahren keinem Skandinavien mehr gelungen war: Einen WM-Lauf auf Asphalt zu gewinnen. In Deutschland wäre Latvala dieses Kunststück beinahe gelungen. Doch am letzten Tag warf er sein Auto ohne Not in den Weinberg und stürzte auch sein Team in ein tiefes Tal der Tränen. Diese harte Lektion hatte Vollgastier Latvala gelernt, bei Testfahrten im Vorfeld der Rallye Frankreich übte er ganz bewusst das «Langsamfahren», um sein Tempo besser kontrollieren zu können. In Frankreich musste sich der 29-Jährige aber zunächst dem vier Jahre jüngeren Andreas Mikkelsen entledigen, der nur knapp hinter ihm auf Platz 2 lag. Mit fünf von sieben Bestzeiten am Samstag zeigte Latvala seinem aufmüpfi-

gen Teamkollegen dessen Grenzen auf und zementierte seine Frankreich-Führung mit einem satten Vorsprung von 28 Sekunden. Vorzeitig Glückwünsche wollte Latvala dennoch nicht entgegennehmen: «Erinnert euch daran, was in Deutschland passierte.»

Machen wir es kurz: Auch am Sonntag leistete sich Latvala keinerlei Schnitzer und fuhr das Ding souverän nach Hause. In der Stunde seines vielleicht gröss-

«Jetzt machen wir den Sack eben in Spanien zu.»

SÉBASTIEN OGIER

ten WM-Erfolgs erinnerte er sich noch einmal an eine der bittersten Momente: «Ohne den Fehler in Deutschland hätte ich das hier nicht schaffen können. Diese Erfahrung musste ich scheinbar machen.» Ogier gratulierte artig dem Sieger, aber in ihm brodelte es. Die beeindruckende Bestzeit auf der abschliessenden Power-Stage sollte allen zeigen: «Seht

her, wer hier der Schnellste ist.» Die drei Extrapunkte waren nur ein schwacher Trost. Die bereits gedruckten Weltmeister-T-Shirts verschwanden wieder im Koffer. Ein Umstand, den Volkswagen bereits vom eigenen Heimspiel kennt. «Jetzt machen wir den Sack eben in Spanien vorzeitig zu», kündigte Ogier gewohnt selbstbewusst an. Aber Latvala will noch nicht klein begeben: «Ich will die WM so lange offen halten wie möglich.»

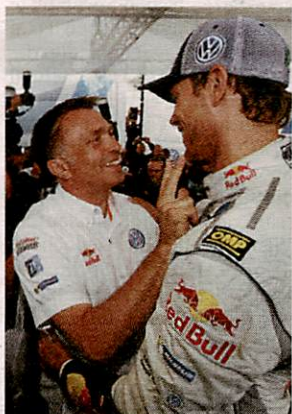
## Die Aktie «Kubica»

Spannend ist auch jedes Mal, wie lange Robert Kubica auf der Strecke bleibt. Auch in Frankreich hatte der schnelle Ford-Pilot den einen oder anderen haarigen Moment zu überstehen, konnte sich aber jedes Mal zurück auf die Strecke retten. Doch in der letzten Prüfung verliess ihn das Glück. Kubica rodelte kurz nach dem Start von der Strecke und verspielte nach dem vierten Rang, den er in einem sehenswerten Duell mit Dani Sordo (Hyundai) erobert hatte. Trotz des erneuten Ausfalls stehen die Aktien des ehemaligen Formel-1-Piloten hoch im Kurs. Der lernbereite Kubica sorgt für Aufmerksamkeit, ganz im Gegenteil zu einigen Wackelkandidaten im Fahrerfeld (siehe Seite 24).





Nun wohl auch 2015 ein Duo: Meeke holte im Citroën DS3 WRC seinen vierten Podestplatz



Zweiter: Capito dankt Mikkelsen

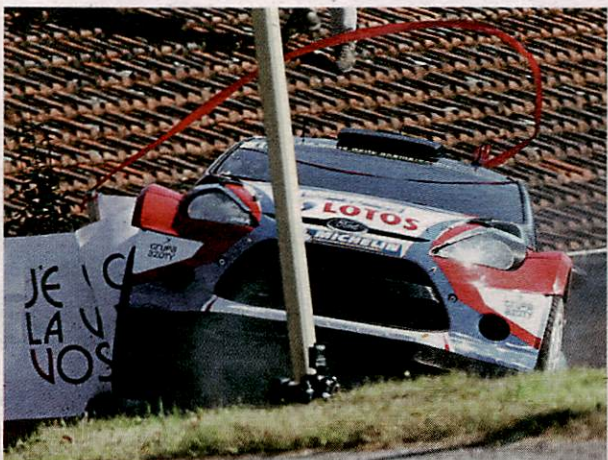
men. Auch Dani Sordo war nicht in der Lage, aus eigener Kraft um das Podium zu kämpfen, und musste sich in der Endabrechnung mit Platz 4 begnügen. Für Lokalmatador Bryan Bouffier dürfte es der letzte Auftritt in der Werksmannschaft gewesen sein. Der Franzose, der beim Saisonauftakt in Monte Carlo im privaten Ford noch um den Sieg gekämpft hatte, quälte sich über weite Strecken mit dem Set-up des i20 WRC und konnte zum Verdruss der Teamleitung keine Akzente setzen. Mit dem neunten Platz konnte sich Bouffier immerhin vor den beiden Ford-Privatiers Martin Prokop und Denis Kuipers behaupten.

**Die Nummer 1 der Fans**

Den grössten Unterhaltungswert boten jedoch zwei Porsche. Kurz zuvor hatte die FIA den neuen R-GT-Cup ins Leben gerufen. Jetzt sass man mit Romain Dumas und François Delecour erstmals zwei Fahrer hinter dem Lenkrad, die in der Lage waren, das volle Potenzial ihrer Autos abzurufen. Das Duell wurde jedoch vorzeitig entschieden. Delecour ramponierte sich auf WPII den Kühler seines 911 und musste aufgeben. Dumas erreichte als 19. das Ziel, in der Zuschauerwertung belegte er jedoch mit weitem Abstand Rang 1. ♦



Bloss keine Sekunden liegen lassen: Sordo zirkelt um Barken



Erst top, dann ein Flop: Kubica crashte auch in Frankreich



In der Gunst der Zuschauer vorn: Dumas und sein Porsche 911

**Streckenbegrenzung**

**Meeke und die «Idioten»**

**Wirbel um die vom Veranstalter im Kurvenscheitelpunkt platzierten Streckenbegrenzungen. Fahrer ärgerten sich erneut über Zuschauer, welche die Absperrbarken am Streckenrand absichtlich verstellten.**

2010, beim WM-Debüt in der Heimat, wurde ausgerechnet Lokheld Sébastien Loeb Opfer der am inneren Kurvenrand vom Veranstalter platzierten Streckenmarkierungen. Damals erwischte der Elsässer bei der Besichtigung eine der zahlreichen Eisenstangen so unglücklich, dass sich diese durch den Kühler des Trainingsautos bohrte.

Zwar wurden die Eisenstangen fortan durch massivere Absperrbarken ersetzt, am Unmut der Fahrer hat sich allerdings nur wenig geändert. Vor allem, weil Zuschauer die Warnschilder in den Kurven immer wieder verstellen und so die Fahrlinie verändern. Besonders sau-

er war Citroën-Fahrer Kris Meeke. «Die Warnbarken werden absichtlich vor- und zurückgeschoben. Ein unfaires Spiel.» Auch der als Streckenspieler für Thierry Neuville aktive Bruno Thierry ärgerte die Zuschauer. «Hier sind eine Menge Idioten unterwegs», schüttelte der Belgier den Kopf. «Die Schilder in den Kurven sind dazu da, das Kurvenschneiden zu verhindern, damit die Strasse sauber bleibt. Die Fahrer haben sie im Aufschrift notiert. Als wir die Prüfungen abfuhren waren sie noch da – aber bevor die Fahrer durchkamen, sind wohl einige von den Fans entfernt worden. Das verändert die Linie komplett und zudem ist dann Dreck auf der Strasse, wo keiner sein sollte. Das ist unfair – aber vor allem gefährlich!»

Unter anderem soll der Abflug des Franzosen Sébastien Chardonnet auf solch einen Fall zurückzuführen sein. ♦ RK

**NACHGEHAKT BEI Jari-Matti Latvala**

(29/FIN) Der VW-Werkspilot über seinen ersten Asphalt-Sieg und die Kunst, schnell langsam zu fahren.



Von REINER KUHN

**?** Vor acht Jahren siegte Marcus Grönholm in Monte Carlo, Tommi Mäkinens Erfolg in Sanremo ist gar 15 Jahre her. Wie fühlt sich ein Finne nach dem ersten Sieg auf Asphalt? Grossartig. Um ein kompletter Rallyefahrer zu sein, wollte ich nicht nur auf Schotter und Schnee siegen. Auf Asphalt ist alles viel enger und präziser, angefangen bei der Linie, dem Bremsen und so weiter. Man kann keine so grossen Unterschiede rausfahren wie auf Schotter. 2008 fehlten uns in Spanien noch sechs Minuten auf Sébastien Loeb – ergo eine Minute pro Jahr. Jetzt stehen wir endlich ganz oben.

**?** Das hättest du schon in Deutschland haben können? Da baute ich Mist. Aber dieser Fehler war wichtig, um die Schlüsse daraus zu ziehen. Nun weiss ich, was ich machen muss, um eine Führung ins Ziel zu bringen.

**?** Du sollst beim Testen das Langsamfahren geübt

haben. Wie geht das? Das stimmt. Es ist mehr eine Kopfsache als mit dem Gasfuss. Ich hatte einfach kein Gefühl dafür, wie viel Zeit wir verlieren, wenn ich 95 statt 100 Prozent fahre, ergo fahr ich 99 oder gleich 100 Prozent. Beim Test hatten wir ein technisches Problem und mein Co Miikka (Anttila) liess mich im Ziel den Zeitverlust schätzen. Erst lag ich weit daneben, dann merkte ich, dass es kaum mehr als zehn Sekunden waren. Also warum Panik kriegen? Auch als wir in Australien anfangs keine Zwischenzeiten ins Auto bekamen, hatte ich ein passables Zeitgefühl.

**?** Trotz deines Erfolgs dürfte der WM-Titel erneut an deinen Teamkollegen gehen. Wie siehst du deine Chancen? Auch wenn die Chancen gering sind, noch ist es nicht entschieden. Deshalb werden wir weiterkämpfen. Egal, wie es ausgeht. Klar ist auch, dass es 2015 für alle anderen schwerer wird, mich zu schlagen. (lacht) Ein Finne, der auf Asphalt siegen kann, kann auch Weltmeister werden.

## Werkscockpits

# Fahrerkarussell ohne Schwung



Gesetzte Herren: Mikkelsen, Ogier und Latvala bleiben bei VW



Fix: Neuville bei Hyundai...



...und Evans bei M-Sport

Von REINER KUHN

**Volkswagen will mit unveränderter Fahrerriege in die nächste Saison gehen. Auch bei Citroën, Hyundai und M-Sport Ford wird zumindest ein aktueller Werkspilot an Bord bleiben.**

Auch wenn die offizielle Bestätigung aussteht: VW-Sportchef Jost Capito versichert, dass die Wolfsburger auch im kommenden Jahr mit ihrem aktuellen Fahrertrio antreten werden. «Was auch sonst», so Capito. «Unsere drei Fahrer belegen die ersten drei Plätze in der Fahrerwertung. Sébastien Ogier und Jari-Matti Latvala machen den Titel unter sich aus. Und Andreas Mikkelsen hat im vergangenen halben Jahr klar gezeigt, dass auch er auf den unterschiedlichsten Belägen um den Sieg mitfahren kann. Von unserer Seite gibt es also keinen Grund, etwas zu ändern.»

Anders bei der Konkurrenz, wo es einige Cockpitrochaden geben wird, zum Teil zumindest. Citroën setzt weiter auf

den gerade einmal 20 WRC-Auftritte alten Kris Meeke. Verständlich, neben den Podiumsplatzierungen in Monte Carlo, Argentinien, Finnland und nun Frankreich unterstrich der 35-jährige «Rookie» als Führer in Deutschland und Australien sein Potenzial. Wird Citroën-Sportchef Yves Matton wie angekündigt auch 2015 einem Talent eine Chance geben, müsste Mads Östberg nach nur einem Jahr gehen. Ebenso spannend wie die Frage nach dessen Nachfolger dürfte sein, wo der 26 Jahre junge, aber gleichzeitig 76 WM-Läufe alte Östberg unterkommt. Eine Rückkehr in einen der beiden M-Sport-Fiestas ist unwahrscheinlich. Denn Boss Malcolm Wilson setzt auf frisches Blut – und nach zehn Jahren auch den viermaligen Vizeweltmeister Mikko Hirvonen vor die Tür. Trotz 67 Podiumsplatzierungen und 15 Gesamtsiegen in seinen bisher 161 WM-Rallyes muss der 34-jährige Finne das Topcockpit an den immer besser in Fahrt kommenden und knapp zehn Jahre jüngeren Elfyn Evans abtreten.

Als Teamkollege des Walisers steht der Este Ott Tänak ganz oben auf der Liste. Dagegen muss Kubica die kommende Saison ebenso selbst finanzieren wie die Jungtalente Pontus Tidemand, Karl Kruuda und Peugeot-Werksjunior Kevin Abbring, die alle insgeheim auf eine Chance bei Citroën hoffen.

## Warten auf Toyota

Denn auch bei VW-Herausforderer Hyundai ist kaum Bewegung. Zwar überlegt man dort, ob man 2015 lieber mit zwei anstatt wie bisher drei Werkswagen startet. Neben Speerspitze Thierry Neuville haben Dani Sordo und Hayden Paddon die besten Karten. «Klar ist aktuell nur, dass unser zweiter Fahrer schon in dieser Saison im i20 WRC sass», verrät Hyundai-Sportchef Michel Nandan. Ergo dürfte es bei einem Zweiwagenteam auf Sordo rauslaufen. Wahrscheinlicher ist jedoch ein Trio mit Neuville, Sordo und Paddon. Allen anderen bleibt nur die Hoffnung auf den für 2016 oder 2017 kolportierten WM-Einstieg von Toyota. ♦

ANZEIGE

## DRIFT...



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

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

Kraftstoffverbrauch kombiniert von 6,7 bis 3,4l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert von 155 bis 87 g/km.

## Elsass Rallye Frankreich

## Viel Rauch um nichts

**Im Vorfeld der Rallye Frankreich kam erneut das Gerücht von einer Verlegung des WM-Laufs auf. Doch die Verantwortlichen winken ab. Die Topliga soll auch künftig im Elsass gastieren.**

Auch wenn der französische WM-Lauf stark der Rallye Deutschland ähnelt, soll er seinen Platz im Elsass behalten. Dies bestätigte Nicolas Deschaux, Präsident des französischen Automobilverbands FFSA: «Wir haben einen tollen WM-Lauf. Auch wenn er nach fünf Jahren in dieser Region noch kein Klassiker wie die Rallye Monte Carlo oder auch Korsika ist, die Elsass Rallye Frankreich hat sich bereits etabliert.»

Deschaux vermutet ein Interview mit einem Politiker als Auslöser für das aktuelle Umzugsgerücht. Mit rund 1,4 Millionen Euro fördern die Region sowie Städte wie Strassburg, Mulhouse oder Colmar den WM-Lauf. Nach einem Politikwechsel soll diese Summe jedoch künftig geringer ausfallen.

«Das hat möglicherweise zu Irritationen geführt», so Deschaux, der auf Einnahmen durch die Rallye in der Höhe von 20 Millionen Euro für die Region verweist.

Obwohl der FFSA sich noch nicht mit der WRC Promoter GmbH auf eine gemeinsame Zukunft geeinigt hat, steht der Rallysport im französischen Verband weiterhin ganz oben auf der Tagesordnung. «Rund 70 Prozent unserer Lizenznehmer kommen aus dem Rallysport. Rallye ist ein wichtiger Teil unseres Verbandes», weiss FFSA-Geschäftsführer Dominique Serieys und

erklärt. «Unsere Aufgabe ist es, eine Rallye Frankreich zu organisieren, und das werden wir tun. Im Elsass ist in den vergangenen Jahren eine gute Struktur gewachsen, die man weiter nutzen sollte. Ich sehe nicht, warum man mit dem WM-Lauf woanders hingehen sollte. Ob nun zentraler ins Burgund oder auf die Mittelmeerinsel Korsika, die Herausforderung dürfte für alle Beteiligten eher grösser werden.» ◆ RK



N. Deschaux

## AUS DEM SERVICEPARK Von REINER KUHN

Erneut TV total im Elsass. Der französische Bezahlseher Canal+ sendete Livebilder von jeder Wertungsprüfung. Gastkommentator war **Daniel Elena**, Co von Rekord-Weltmeister **Sébastien Loeb**.

◆◆◆  
Zum 20. Jubiläum seines Nachwuchsprogramms «Rallye Jeunes», aus dem unter anderen die Champions **Sébastien Loeb** und **Sébastien Ogier** hervorgingen, schickte der französische Motorsportverband FFSA vier Toptalente ins Rennen. Unfreiwillig im Fokus stand **Laurent Laskowski** (24). Als er das Vorausauto aufs Dach legte, verzögerte sich der Start zur WP 13. Besser machte es der fünf



Hoppala: Talent Laskowski

Jahre jüngere **Yohan Rossel**, der die Konkurrenz in der Junior-WM aufmischte.

◆◆◆

Keiner der drei auf der Nennliste geführten Österreicher trat zum WM-Debüt an. **Konrad Friesenegger** und **Thomas Mosburger** mussten passen, weil ihre Opel Corsa OPC mit nationaler Homologation für Österreich nicht für internationale FIA-Läufe zugelassen sind. Anders Landmann **Chris Brugger**. Statt dem angekündigten WM-Debüt zog das Jungtalent einen Start beim zeitgleichen Challenge-Lauf in seiner Heimat vor.

◆◆◆  
**Marc Marti** feierte den 48. Geburtstag und den 150. WM-Start an der Seite von Hyundai-Pilot **Dani Sordo**, dem er 78-mal und damit am häufigsten den Weg wies. Es folgten **Carlos Sainz** mit 32 und **Jesus Puras** mit 17 Einsätzen.

◆◆◆  
Ebenfalls doppelt Grund zum Feiern hatte WRC-Privatier **Martin Prokop**. Der Junior-Weltmeister von 2009 bestritt den 100. WM-Lauf und wurde am Samstag 32 Jahre jung. Während das Team ihm einen obligatorischen Kuchen überreichte, beschenkte er sich mit einer Testfahrt im Mercedes SLS GT3, die er am

Montag nach dem WM-Lauf in Hockenheim absolvierte.



Prokop: 32 Jahre, 100. WM-Lauf

◆◆◆  
Während sich Skoda-Werksjunior **Sepp Wiegand** und **Julius Tannert** (Opel Adam Cup) im Servicepark und an den Strecken umschaute, spendierte Citroën Deutschland deren Nachwuchskollegen **Philipp Knof** für den vorzeitigen Gewinn der Citroën DS3 R1 Trophy die offizielle Streckenbesichtigung.

◆◆◆  
Mit Werkspilot **Kris Meeke** lässt Citroën bei der belgischen Rallye Condroz (31.10.–2.11.) erneut einen Werkspiloten los. Während der Nordire im DS3 R5 die Werbetrommel für das Kundenmodell rührt, geht Teamchef **Yves Matton** erneut mit Rekordweltmeister **Daniel Elena** an den Start – das belgisch-monegasische Duo tritt in einem Xsara WRC an. ◆

... TRIFFT DESIGN.



Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung.

## WRC2

## Gilbert gewinnt Duell

In Abwesenheit der Titelfavoriten machten in der mit nur acht Teams schwach besetzten WRC2 die Ford-Piloten Quentin Gilbert (Fiesta R5) und Bernardo Sousa (Fiesta RRC) den Sieg unter sich aus. Auch, weil sich Citroën-Werksjunior Sébastien Chardonnet (DS3 R5/Reifenschaden) früh um alle Chancen brachte, genauso wie Junior-Weltmeister Pontus Tidemand (Ford Fiesta R5/Aufhängung). Lag Gilbert am Ende der ersten Etappe 9,1 Sekunden vorn, konnte Sousa trotz High-speed-Dreher das Blatt wenden. Beim Schlussspurt war der Franzose wieder vorn und feierte mit 7,4 Sekunden Vorsprung auf den Portugiesen sei-

nen ersten WRC2-Sieg. Mit fast zwei Minuten Rückstand folgte Chardonnet, Tidemand rettete nach Neustart als Vierter ebenfalls noch ein paar Punkte.

Auf die Tabelle hatte dies kaum Einfluss. Nasser Al-Attiyah (in Marokko am Start) führt mit drei Punkten vor den punktgleichen Yuriy Protasov und Jari Ketomaa. ♦ RK



Starker Finish und Sieg: Gilbert

## Junior-WM

## Lefebvre holt Titel

Nach den Siegen in Portugal, Polen und Deutschland hielt sich Leader Stéphane Lefebvre beim Heimspiel zurück. Konnte er auch. Christian Riedemann musste wegen Budgetmangel auf den Start verzichten, und Martin Koci spielte nach einem Bremsdefekt im Kampf um den Sieg keine Rolle und wurde nur Siebter.

Vom Start weg übernahm Alastair Fisher das Kommando. Konnten sich zu Beginn noch fünf Konkurrenten in Schlagdistanz halten, baute der Nordire den Vorsprung bis ins Ziel aus. Zweiter wurde mit 50 Sekunden Rückstand der

Franzose Eric Camilli vor Landsmann Quentin Giordano und Lefebvre, der sich mit Rang 4 vorzeitig den Titel in der Junior-WM sicherte. Fisher verbesserte sich auf Gesamtrang 2, hat vor dem Saisonfinale in Wales aber bereits 26 Punkte Rückstand. ♦ RK



Junior-Weltmeister: Lefebvre

## Peugeot

## Löwenstarke Werbung

Neben der in der Weltmeisterschaft mit gleich drei DS3-Varianten (WRC, R5 in WRC2 und R3 in der Junior-WM) vertretenen Equipe Citroën nutze auch die Motorsportabteilung der Konzernschwester Peugeot das weltmeisterliche Heimspiel, um die Werbetrommel für das bisher wenig erfolgreiche, haus-eigene Kundensport-Topmodell 208 T16 zu rühren – und das mit beachtlichem Erfolg.

Der ansonsten in der Rallye-Europameisterschaft aktive Peugeot-Junior Kevin Abbring behielt nämlich beim WM-Lauf in Frankreich trotz hoher Startnummer nicht nur im internen Duell mit Citroën-Werksjunior Sébastien Chardonnet im DS3 R5 die Oberhand. Der 25-jährige Holländer fuhr auch gleich



Rasante Werbetour: Abbring

## Experten-Urteil

## Reiner Kuhn

Sonderkorrespondent



## Fahrer der Rallye

## Andreas Mikkelsen

Profitierte der 25-jährige VW-Youngster bei seinem dritten Rang in Deutschland noch vom Pech und Unvermögen der Teamkollegen und Konkurrenten, markierte er im Elsass vom Start weg Bestzeiten und bewies, dass er nicht nur auf Schnee und Schotter, sondern nun auch auf Asphalt zu den absoluten Top-Piloten zählt. Das unterstreicht auch ein Blick auf die Ergebnislisten: Viermal stand der junge Norweger bei den vergangenen fünf WM-Läufen auf dem Podium, die Titelanwärter Ogier und Latvala dagegen nur jeweils dreimal.



## Heimlicher Gewinner

## Kevin Abbring

Eigentlich sollte es eine Werbefahrt für das bisher eher durch technische Malessen aufgefallene R5-Modell von Peugeot werden. Doch noch mehr als der meist problemlos laufende 208 T16, beeindruckte die Art und Weise, wie abgeklärt der 25-jährige Holländer trotz hoher Startnummer die Ohren fuhr. Besser als der ehemalige WM-Junior kann man sich vor den Augen der Sportchefs kaum in Szene setzen. Prompt zählt Abbring neben Tänak, Tidemand, Kruuda und Lappi zu jenem erlesenen Kreis von Jungtalenten, denen der Sprung in ein WRC-Werkscockpit zugetraut wird.



## Heimlicher Verlierer

## Mads Östberg

Als ihn am Samstag ein leckendes Hinterachsdiff endgültig eine Top-5-Platzierung kostete, lag der in mittlerweile 76 WM-Läufen gestählte 26-Jährige schon über eine halbe Minute hinter seinem an der Spitze mitobenden Teamkollegen Kris Meeke zurück. Schlimmer noch: In den vergangenen fünf WM-Läufen reichte es nur zu einem mageren sechsten Platz. Wohl zu wenig, damit Citroën dem als Teamleader angetretenen Norweger auch 2015 einen seiner beiden Werkswagen anvertraut. ♦



## Höhepunkte der Rallye

**Etappe 1:** Sébastien Ogier (Volkswagen) mit Schaltproblemen und anschließender Zeitstrafe wegen zu frühem Stempeln an einer Zeitkontrolle; Thierry Neuville (Hyundai) beschädigt Turbolader bei Ausritt (beide WP2); Elfyn Evans (Ford) muss Auto wegen Lichtmaschinen-Defekt ins Regrouping schieben (WP4).

**Tag 2:** Mads Östberg (Citroën) verliert durch Leck am Hinterachsdifferential Zeit (WP11); Vorausauto überschlägt sich und sorgt für Unterbrechung (WP13).

**Tag 3:** Robert Kubica (Ford) fliegt auf der letzten Prüfung ab; Ogier gewinnt diese finale Power-Stage vor Evans und seinem VW-Teamkollegen Jari-Matti Latvala, der seinen 12. WM-Sieg erstmals bei einer Asphalt rallye feiert (WP18).

## PRÜFUNG FÜR PRÜFUNG

## Shakedown

**Shakedown (3,80 km):** 1. Latvala in 2:36,0 min (= 110,34 km/h); 2. Meeke +1,2; 3. Ogier +1,7; 4. Sordo +1,7; 5. Mikkelsen +3,1; 6. Neuville +3,3; 7. Östberg +3,5.

## Etappe 1

**WP 1 (11,11 km):** 1. Latvala in 5:34,9 min (= 119,43 km/h); 2. Ogier +0,3 sec; 3. Mikkelsen +0,5; 4. Meeke +0,7; 5. Neuville +3,3; 6. Evans +3,8; 7. Östberg +5,0.

**WP 2 (34,34 km):** 1. Mikkelsen in 18:33,5 min (= 111,02 km/h); 2. Meeke +3,6 sec; 3. Latvala +3,8; 4. Evans +7,7; 5. Sordo +10,1; 6. Östberg +14,1; 7. Kubica +16,3.

**WP 3 (9,59 km):** 1. Latvala in 4:54,6 min (= 117,19 km/h); 2. Mikkelsen +4,0; 3. Östberg +5,9; 4. Meeke +6,7; 5. Evans +7,6; 6. Sordo +7,6; 7. Kubica +8,4.

**WP 4 (11,11 km):** 1. Mikkelsen in 5:35,3 min (= 119,28 km/h); 2. Ogier +0,1; 3. Latvala +0,5; 4. Meeke +1,3; 5. Evans +4,3; 6. Hirvonen +4,4; 7. Kubica +5,6.

**WP 5 (34,34 km):** 1. Latvala in 18:31,5 min (= 111,22 km/h); 2. Mikkelsen +4,3; 3. Meeke +9,2; 4. Hirvonen +13,2; 5. Neuville +13,7; 6. Evans +17,0; 7. Sordo +17,8.

**WP 6 (9,59 km):** 1. Latvala in 4:53,2 (= 117,75 km/h); 2. Mikkelsen +4,0; 3. Kubica +5,0; 4. Meeke +5,5; 6. Ogier +5,7; 7. Evans +6,7.

**WP 7 (4,67 km):** 1. Sordo in 3:35,3 min (= 78,09 km/h); 2. Mikkelsen +0,0; 3. Latvala +0,3; 4. Meeke +0,7; 5. Ogier +2,0; 6. Hirvonen +3,2; 7. Neuville +3,3.

## Etappe 2

**Startreihenfolge (umgekehrte Rangliste nach Etappe 1):** 1. Ogier; 2. Protasov; 3. Maurin; 4. Kuipers; 5. Neuville; 6. Evans; 7. Prokop; 8. Bouffier; 9. Kubica; 10. Hirvonen; 11. Östberg; 12. Sordo; 13. Meeke; 14. Mikkelsen; 15. Latvala.

**WP 8 (18,90 km):** 1. Latvala in 9:13,1 min (= 123,02 km/h); 2. Mikkelsen +2,7; 3. Ogier +3,7; 4. Kubica +7,4; 5. Meeke +7,5; 6. Evans +7,6; 7. Östberg +9,6.

**WP 9 (19,93 km):** 1. Latvala in 9:33,4 min (= 125,13 km/h); 2. Ogier +0,2; 3. Mikkelsen +3,2; 4. Evans +4,2; 5. Meeke +4,7; 6. Sordo +7,0; 7. Kubica +7,8.

**WP 10 (21,49 km):** 1. Latvala in 12:04,7 min (= 106,75 km/h); 2. Mikkelsen +0,7; 3. Ogier +2,7; 4. Kubica +4,9; 5. Östberg +7,3; 6. Evans +8,2; 7. Sordo +8,5.

**WP 11 (18,90 km):** 1. Latvala in 9:06,9 min (= 124,41 km/h); 2. Ogier +1,9; 3. Meeke +4,2; 4. Mikkelsen +5,4; 5. Hirvonen +6,9; 6. Kubica +9,1; 7. Neuville +9,6.

**WP 12 (19,93 km):** 1. Ogier in 9:31,4 min (= 125,57 km/h); 2. Meeke +2,7; 3. Latvala +3,0; 4. Mikkelsen +6,2; 5. Kubica +6,9; 6. Östberg +8,5; 7. Evans +8,5.

**WP 13 (21,49 km):** 1. Ogier in 11:56,9 min (= 107,91 km/h); 2. Latvala +5,3; 3. Meeke +5,9; 4. Kubica +6,0; 5. Mikkelsen +7,5; 6. Hirvonen +8,7; 7. Sordo +10,1.

**WP 14 (4,86 km):** 1. Latvala in 3:22,8 min (= 86,27 km/h); 2. Ogier +0,9; 3. Mikkelsen +2,7; 4. Meeke +2,7; 5. Neuville +2,8; 6. Hirvonen +3,6; 7. Sordo +3,6.

## Etappe 3

**Startreihenfolge (umgekehrte Rangliste nach Etappe 2):** 1. Ogier; 2. Protasov; 3. Kuipers; 4. Maurin; 5. Prokop; 6. Neuville; 7. Bouffier; 8. Evans; 9. Evans; 10. Östberg; 11. Hirvonen; 12. Kubica; 13. Sordo; 14. Meeke; 15. Mikkelsen; 16. Latvala

**WP 15 (12,33 km):** 1. Kubica in 6:10,5 min (= 119,81 km/h); 2. Evans +2,1; 3. Mikkelsen +3,4; 4. Neuville +5,1; 5. Latvala +5,4; 6. Sordo +5,5; 7. Östberg +9,6.

**WP 16 (19,36 km):** 1. Ogier in 9:26,9 min (= 122,94 km/h); 2. Evans +4,1; 3. Kubica +9,7; 4. Östberg +12,6; 5. Hirvonen +12,8; 6. Latvala +12,8; 7. Meeke +13,2.

**WP 17 (12,33 km):** 1. Östberg in 6:07,2 min (= 121,23 km/h); 2. Neuville +1,6; 3. Evans +1,6; 4. Latvala +2,2; 5. Kubica +3,7; 6. Hirvonen +4,5; 7. Ogier +4,9.

**WP 18 (Powerstage/19,36 km):** 1. Ogier in 9:20,8 min (= 124,28 km/h); 2. Evans +9,5; 3. Latvala +12,9; 4. Östberg +13,0; 5. Sordo +15,0; 6. Hirvonen +15,7; 7. Neuville +17,8.

**WRC RALLYE-WM FRANKREICH 2014 / Resultate**

Start: Strassburg, 3.-5. Oktober 2014; 11. von 13 Läufen zur Rallye-WM; Gesamtdistanz: 1233,5 km, davon 303,6 km auf 18 Wertungsprüfungen; 88 Teams gestartet, 75 gewertet. Wetter: sonnig.

Team	Auto	Wertung Klassen	Rückstand	Leader	Bestzeiten	Pkte.
1. Latvala/Anttila (FIN)	Volkswagen Polo R WRC	1. WRC M*	2:38:19,1 h	WP 1, 3-18	9	25+1**
2. Mikkelsen/Floene (N)	Volkswagen Polo R WRC	2. WRC M*	+44,8 sec	WP 2	2	18
3. Meeke/Nagle (GB/IRL)	Citroën DS3 WRC	3. WRC M*	+1:05,3 min			15
4. Sordo/Marti (E)	Hyundai i20 WRC	4. WRC M*	+1:48,7		1	12
5. Hirvonen/Lehtinen (FIN)	Ford Fiesta RS WRC	5. WRC M*	+2:00,7			10
6. Evans/Barritt (GB)	Ford Fiesta RS WRC	6. WRC M*	+3:00,8			8+2**
7. Östberg/Andersson (N/S)	Citroën DS3 WRC	7. WRC M*	+3:02,5		1	6
8. Neuville/Gilsoul (B)	Hyundai i20 WRC	8. WRC M*	+4:08,4			4
9. Bouffier/Panseri (F)	Hyundai i20 WRC	9. WRC M*	+4:12,9			2
10. Prokop/Tomanek (CZ)	Ford Fiesta RS WRC	10. WRC M*	+6:07,5			1
11. Kuipers/Buysman (NL/B)	Ford Fiesta RS WRC		+7:41,2			
12. Maurin/Klinger (F)	Ford Fiesta RS WRC		+8:18,8			
13. Ogier/Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R WRC	11. WRC M*	+8:36,1		4	0+3**
14. Abbring/Marshall (NL/GB)	Peugeot 208 T16 R5		+9:57,8			
15. Gilbert/Jamoul (F/B)	Ford Fiesta R5	1. WRC 2	+10:37,7			
16. Protasov/Cherepin (UA)	Ford Fiesta RRC		+10:38,4			
17. Sousa/Magalhães (P)	Ford Fiesta RRC	2. WRC 2	+10:45,8			
18. Chardonnet/De la Haye (F)	Citroën DS3 R5	3. WRC 2	+12:45,0			
19. Dumas/Giraudet (F)	Porsche 997 GT3		+14:15,9			
20. Pons/Haro (ESP)	Ford Fiesta R5		+14:48,9			
21. Fischer/Noble (GB)	Citroën DS3 R3T	1. JWRC	+18:47,4			
22. Camilli/Wilmot (F)	Citroën DS3 R3T	2. JWRC	+19:38,3			
23. Giordano/Duval (F)	Citroën DS3 R3T	3. JWRC	+20:08,4			
24. Lefebvre/Dubois (F)	Citroën DS3 R3T	4. JWRC	+20:29,4			
Ferner:						
57. Hirschi/Landais (CH/I)	Peugeot 208 T16 R5		+48:05,9			
64. Gobalet/Lambiel (CH)	Ford Fiesta R2		+1:00:47,5 h			
68. Baillif/Baillif (CH)	Peugeot 208 R2		+1:03:20,6			

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

**Wichtigste Ausfälle:**

Tempestini/Pulpea (I)	Citroën DS3 R3T	Antrieb, WP 3	
Kubica/Szczepaniak (POL)	Ford Fiesta RS WRC	Unfall, WP 18	1

Nächster Rallye-WM-Lauf: Rallye Spanien, 24.-26. Oktober 2014

Internet: www.wrc.com



Wie ein begossener Pudel: Sieger Latvala, geduscht von Anttila, Mikkelsen, Nagle und Meeke (v.l.)



**WM – Stand Fahrer**

1. Ogier	217
2. Latvala	190
3. Mikkelsen	143
4. Hirvonen	93
5. Neuville	83
6. Meeke	82
7. Östberg	80
8. Evans	71
9. Prokop	38
10. Sordo	30

**WM – Stand Marken**

1. Volkswagen Motorsport	373
2. Citroën Total Abu Dhabi WRT	175
3. M-Sport World Rally Team	164
4. Hyundai Shell World Rally Team	157
5. Volkswagen Motorsport II	127
6. Jipocar Czech National Team	41
7. RK M-Sport World Rally Team	25

**WRC2 – Stand Fahrer**

1. Bertelli	93
2. Ketomaa	90
3. Protasov	90
4. Al-Attiyah	85
5. Tanak	78
6. Kruuda	74
7. Tidemand	52

**WRC3 – Stand Fahrer**

1. Lefebvre	91
2. Fisher	65
3. Giordano	61
4. Koci	51
5. Riedemann	46
6. Tempestini	26
7. Suninen	25

**Junior-WM – Stand Fahrer**

1. Lefebvre	93
2. Fisher	67
3. Giordano	64
4. Koci	58
5. Riedemann	46
6. Tempestini	28
7. Taylor	23

**MEINE RALLYE**

**Fahrer-Kommentare nach der Rallye Frankreich**



**< Andreas Mikkelsen (2.)**

«Es war ein super Gefühl, vom Start weg um den Sieg mitzufahren. Auf Asphalt habe ich im WRC einen grossen Schritt gemacht, gerade von der «Deutschland» bis hierher.»

**Kris Meeke (3.) >**

«Ich bin sehr zufrieden. Wir hatten einen guten Speed und stehen erneut auf dem Podium. Ich denke, dass alles in allem gegen die VW-Fahrer hier nicht wirklich mehr drin war.»



**< Dani Sordo (4.)**

«Die Strecken und Bedingungen waren nicht einfach. Zudem konnten wir nur wenige Erfahrungen aus Deutschland nutzen. Wir konzentrieren uns auf Spanien, ich freue mich auf meine Heimat.»

**Sébastien Ogier (13.) >**

«Die Rallye Frankreich war nicht wirklich gut für uns. Mit dem Sieg in der Powers-Stage haben wir das Maximum herausgeholt, sodass wir in der WM mit 27 Punkten in Führung liegen.»



**< Romain Dumas (19.)**

«Mit unserem Auftritt bin ich sehr zufrieden, gleiches gilt für die Streckenbedingungen. Die Einstufung des Porches ist aber diskussionswürdig, wie die späte Startposition.»



**Robert Kubica (out) >**

«Schade. Aber bereits der kleinste Fehler kann das Aus bedeuten. Ob ich nun Vierter, Fünfter oder Sechster geworden wäre, ist egal, für mich zählt die Lernkurve.»



## Rallycross-WM

# Ein Hype – und seine Folgen

Von EDDI LAUMANN

**Die neue Rallycross-WM wird zu einem Eilzug, auf den bekannte Rennfahrer aus anderen Motorsportserien aufspringen wollen. Ein Hype mit Folgen.**

Das erste Rallycross-Rennen vom 4. Februar 1967 im englischen Lydden Hill war ein Einladungsrennen für Rallyefahrer, organisiert für den Fernsehsender ITV. Erst Monate später organisierte der Thames Estuary Motor Club (TEAC) das erste Rallycross für jedermann. Wobei neben Rundstrecken- und Rallyefahrern besonders jene Teilnehmer auf sich aufmerksam machten, die in

Scharen vom Autocross und den im Vereinigten Königreich populären Trials und Auto-grass-Rennen überliefen. Danach entwickelte sich im Laufe von fast vier Jahrzehnten eine Szene von Rallycross-Spezialisten, gegen die es Gaststarter schwer hatten.

Neue Zeiten kündigten sich an, als Markus Grönholm 2008 im schwedischen Höljes auf Anhieb sein erstes Rallycross gewann. Seitdem Vermarkter IMG von der FIA die Rechte für die Rallycross-EM übertragen bekommen hatte, wandelt sich das Bild dieser Disziplin in halbsprecherischem Tempo. Besonders Rennfahrer, deren

beste Tage gezählt sind, oder solche mit ungewisser Zukunft wollen auf den Zug aufspringen. Erst recht, seit Rallycross das Prädikat WM hat.

Petter Solberg, dessen Laufbahn mit Rallycross begann, kam nach Hause zurück. Experten war klar, dass der Rallye-Weltmeister von 2003 der Topfavorit auf den ersten Rallycross-WM-Titel war, den er vor zwei Wochen in Italien auch vorzeitig holte. Dagegen

war Jacques Villeneuve, der Fl-Weltmeister von 1997, eine Enttäuschung. Für bislang vier von zwölf WM-Läufen erbat er sich Dispensierungen vom Team, und bei sieben Starts stieß der

Kanadier nie in einen Halbfinal vor. Während Citroën-Fahrer Solberg die WM mit 235 Punkten anführt, sammelte der Peugeot-Pilot nur sieben Zähler. Bessere Leistungen boten Überläufer wie Timmy Hansen (Formel 3), Pontus Tidemand (Rallye), Johan Kristoffersson, Richard Göransson (beide STCC) und Mattias Ekström (DTM).

Weitere Überläufer werden erwartet. Leute wie «P-G» Andersson, Ramona Karlsson, Chris Atkinson, François Duval, Patrick Carpentier und Mark Wallenwein hoffen auf eine Fortsetzung der Karriere. Jenson Button, David Coulthard, Kimi

Räikkönen, Alexander Wurz, Yvan Muller, Mikko Hirvonen, Gigi Galli und andere haben Interesse am Rallycross – und sei es nur für sporadische Auftritte.

Den Rundstrecken-Assen kommt entgegen, dass bei Promoter IMG der Trend in Richtung schnelle, künstliche Pisten innerhalb von bekannten Rennstrecken geht. Läufe auf kleinen, gewachsenen Bahnen gibt es weniger. Nachdem man Österreichs Greinbach für 2014 fallen liess, wurde nun Finnlands Kouvola aus dem Kalender 2015 gestrichen, dafür bekam die Fl-Strecke in Barcelona einen Lauf zugesagt. Fragt sich, ob der deutsche Estering so eine Rallycross-WM-Zukunft hat. ♦



P. Solberg



J. Villeneuve



M. Ekström



Ch. Atkinson

## DRM/Masters Baden Württemberg

# Zeltner nimmt's sportlich

Von MICHAEL HEIMRICH

**Der Ausfall von Ruben Zeltner bei der Rallye Baden-Württemberg hält die Titelentscheidung in der Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) weiterhin offen. Hermann Gassner jr. erhält seine Minimalchance am Leben.**

Alles war bereit für die Triumpfhfahrt. Ruben Zeltner, der in Schwaben geboren wurde und in Neenstetten seine ersten Lebensjahre verbracht hatte, konnte sich in seiner alten Heimat vorzeitig zum Meister krönen lassen. Bruder Thomas übernahm

die Rolle des Beifahrers und nach drei Bestzeiten in Folge schien die Rallye Baden-Württemberg den erhofften Verlauf zu nehmen. Doch dann kollabierte plötzlich ein Lager im Motor des Porsche 911 GT3 und die Fahrt war schlagartig zu Ende – vor der versammelten Familie und nur zwei Kilometer vom Geburtsort entfernt.

«Das ist sehr ärgerlich. Aber so etwas gehört zum Motorsport eben dazu. Jetzt war ich dran», sagte Zeltner, dessen Vorsprung in der Gesamtwertung aber gross genug bleibt. «Mir reicht ein Punkt beim Finale. Aber wir dürfen uns dort keinen Schnitzer erlauben.»

Nach dem Ausfall von Zeltner übernahm Porsche-Markenkollege Rainer Noller das Zepter, der sich seinen ersten DRM-Sieg nicht entgehen liess. «Für mich war klar: Ich habe ein tolles Auto, einen tollen Beifahrer – lass uns die Chance nutzen», strahlte Noller, der Zeltner Schützenhilfe leisten konnte, denn Titelkonkurrent Hermann Gassner jr. musste sich mit Rang 2 begnügen und konnte nicht noch mehr Boden gut machen. Noller sass bei seinem Erfolg übrigens im 911 von Timo Bernhard. Der Porsche-Werkspilot probierte in Baden-Württemberg erstmals mit einem Peugeot 207 S2000 in Wertung

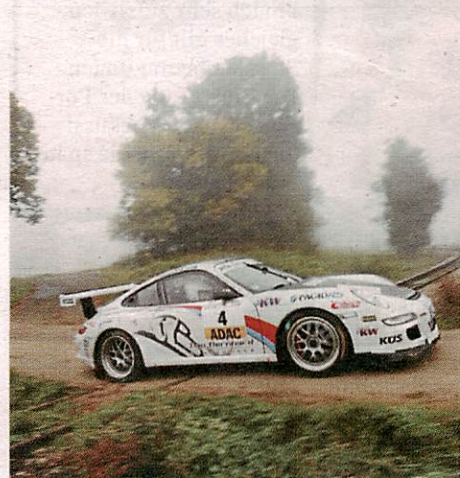
aus und kam prompt auf den dritten Rang. «Dieses Auto ist vollkommen anders als alles, was ich in meiner Karriere bislang gefahren bin», erklärte der Rundstreckenprofi seine Allrad-Premiere. «Ich musste mich erst einmal an die völlig andere Fahrweise gewöhnen und bin mit dem dritten Platz hier rundum zufrieden.»

Zufrieden war auch Carsten Mohe. Nach der durchwachsenen Ostsee-Rallye grübelte der Sachse noch einmal lange über das Setup seines brandneuen Renault Clio R3T und fand die richtigen Stellschrauben. In einem packenden Finale rang er Citroën-Speer-

spitze Christian Riedemann nieder und holte sich mit 1,8 Sekunden Vorsprung den ersten Divisionssieg mit dem Auto. «Ich hätte nie gedacht, dass wir so einen grossen Schritt nach vorne machen können», jubelte Mohe.

### Tempomacher Knof

In der Citroën Racing Trophy gab wieder einmal Philipp Knof das Tempo vor, der kurz zuvor noch die Streckenbesichtigung (Recce) der Rallye Frankreich absolviert hatte. Schon längst hat sich der 24-Jährige für höhere Aufgaben empfohlen, wie das Ergebnis der Rallye Baden-Württemberg mehr als deutlich zeigte. ♦



Immerhin Porsche: Statt Zeltner siegt Noller



Prompt Rang 3: Bernhard, erstmals im Peugeot



Platzhirsch: Knof dominiert die Citroën Trophy

### RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Rallye Baden-Württemberg, Heidenheim (D): 12. von 14 Läufen; 372,3 Gesamtkilometer mit 10 WP über 123,8 km, 49 Teams am Start, 36 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt  
1. Noller/Kopczyk (D/Porsche 911) in 1:02:33,2 h; 2. Gassner jr./Mayrhofer (Mitsubishi Evo 10 R4) +44,1 sec; 3. Bernhard/Wicha (D/Peugeot 207 S2000) +1:01,5 Min.; 4. Gassner/Brock (Mitsubishi Evo X) +1:33,5; 5. Mohe/Walker (D/Renault Clio R3T) +1:36,8; 6. Riedemann/Vanneste (D/B/Citroën DS3 R3T) +1:38,6; 7. Geist/Winkhofer (D/BMW M3) +1:44,1; 8. Köhler/Hägele (D/BMW M3) +2:30,8; 9. Hunziker/Wahl (CH/Mini JCW) +3:01,5; 10. Scharmach/Zenz (N/D/Mitsubishi Evo 7) +3:04,6

Leader: Zeltner (WP 1-3); Noller (WP4-10, Ziel).

WP-Bestzeiten: Noller 7; Zeltner 3

Divisionssieger: Div. 1: Noller/Kopczyk (D/Porsche 911); Div. 2: Gassner/Brock (Mitsubishi Evo X); Div. 3: Geist/Winkhofer (D/BMW M3); Div. 4: Mohe/Walker (D/Renault Clio R3T); Div. 5: Holzer/Enderle (D/Opel Adam R2); Div. 6: Knof/Stein (D/Citroën DS3 R1)

DRM-Stand nach 12 von 14 Läufen: 1. Zeltner 194 Punkte; 3. Gassner jr. 139; 3. Gassner 133; 4. Corazza 109; 5. Griebel 55; 6. Stölzel 52; 7. Wallenwein 46; 8. Mohe 44; 9. Riebensahm 43; 10. Noller 38.

Nächster Lauf: Lausitz-Rallye, 10./11. Oktober 2014.

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

MotoGP

# Suzuki: Vollgas



Davide Brivio und Suzuki-Vizepräsident Toshihiro Suzuki: MotoGP-Rückkehr wird 2015 wahr

Von IMRE PAULOVITS

**Suzuki hat Wort gehalten: Das japanische Werk wird 2015 mit zwei Fahrern in die MotoGP-WM zurückkehren und bereits heuer beim WM-Finale in Valencia mit einer Wildcard antreten.**

Kein Geringerer als Suzuki-Vizepräsident Toshihiro Suzuki präsentierte gemeinsam mit Teamchef Davide Brivio auf der Intermot in Köln der Öffentlichkeit das Team, mit dem die Japaner nach drei Jahren Abstinenz wieder in die MotoGP einsteigen werden.

Brivio, der die ganze Zeit tiefgestapelt hat und sich bis zum letzten Augenblick nur als Teammanager des Testteams bezeichnet hat, hat in den letzten anderthalb Jahren eine sehr ausgefeilte Teamstruktur in seiner Zentrale in Mailand aufgebaut.

Bei der Präsentation der beiden Fahrer wurde nur bestätigt, was die Spatzen schon lange von den Dächern gepfiffen haben: Aleix Espargaró, der grosse Dominator der letzten drei Jahre, zunächst in der CRT und aktuell in der Open-Klasse, wird Suzuki gemeinsam mit Maverick Viñales, MotoGP-Weltmeister 2013 und in diesem Jahr bereits zweifacher Moto2-GP-Sieger und Tabellen-Dritter, werden Suzuki bei ihrer Rückkehr in die oberste Liga des Motorrad-sports pilotieren.

Bis zum Valencia-GP wird noch Randy de Puniet die nun offiziell als GSX-RR bezeichnete Maschine weiterentwickeln.

### Wildcard-Einsatz bestätigt

Wenn De Puniet bei der Vergabe des Fahrerplatzes für das nächste Jahr auch leer ausging, der Fanzose wird für die zwei Testarbeiten mit einem Wildcard-Einsatz beim diesjährigen WM-Finale in Valencia befohlen.

Dabei geht es aber keinesfalls lediglich um eine Gefälligkeit an ihren Testpiloten, der Wettbewerbseinsatz soll noch einmal wichtige Daten liefern, auf dem beim Test gleich nach dem Rennwochenende die beiden nächstjährigen Piloten aufbauen können.

Brivio gibt dabei noch offen zu, dass es vor allem im Elektronik-Bereich noch einiges zu tun gibt, um auf Augenhöhe mit der Konkurrenz zu sein. «Die Elektronik in der MotoGP ist sehr weit entwickelt und Suzuki war einige Jahre nicht dabei, diese Lücke muss erst wieder aufgeholt werden», so der 51-jährige Italiener. «Auch bei der Motorleistung gibt es noch einiges zu tun, weniger beim Topspeed als bei der Fahrbarkeit und der Haltbarkeit. Der Einsatz in Valencia ist auch deshalb wichtig, weil wir erst unter Echt-Bedingungen sehen werden, wo wir wirklich stehen.»

«Wir haben deshalb beschlossen anzutreten, um zu

sehen, woran wir überhaupt noch arbeiten müssen», fährt Brivio fort.

### Realistische Ziele

Suzuki hat sich entschieden, im Gegensatz zu ihren ersten Jahren in der MotoGP, wo sie mit V4-Motoren mit unterschiedlichen Zylinderwinkeln experimentiert haben, auf einem Reihen-Vierzylinder zu setzen. «Das ist das Konzept, das Suzuki in der Serie anbietet, und so können wir viel direktere Ergebnisse aus dem Testfeld MotoGP einfließen lassen, um unsere Serienprodukte zu verbessern», beteuert Toshihiro Suzuki.

Bei den technischen Details der GSX-RR gibt das Werk gar relativ genaue Angaben, was die Dimensionen (Länge 2096 mm, Breite 720 mm, Höhe 1140 mm, Radstand 1457 mm) betrifft, bei der Motorleistung sprechen sie von «über 230 PS». Dazu verwendet man neben der Einheits-ECU von Marelli auch Brembo-Bremsen und Öhlins-Feder-elemente.

Auf die Saisonziele 2015 angesprochen, bleibt Brivio sehr realistisch: «Ich denke, wir müssen versuchen, so nah wie möglich an Ducati heranzukommen. Wobei ich weiss, dass sie in den letzten Jahren Probleme hatten und sich erst fassen mussten. Aber jetzt entwickeln sie sich schnell weiter. Wenn wir so weit sind, werden wir erst sehen, wie weit der Weg an die Spitze noch ist.»

## Superbike-WM

# Traum erfüllt

**Eugene Laverty hat endlich Gewissheit. Der Ire fährt 2015 definitiv im spanischen Team Aspar in der MotoGP-WM.**

Teambesitzer Jorge «Aspar» Martínez liess die Meldung vergangene Woche endgültig offiziell bestätigen, nachdem der Deal schon seit einigen Wochen als so gut wie fix galt.

Laverty, der Superbike-Vize-weltmeister von 2013, wird Hiroshi Aoyama ersetzen. «Norge» Laverty hat sich damit einen grossen Traum erfüllt. Nachdem er schon 2006 und 2007 in der 250er-WM fuhr, kehrt er in der Königsklasse ins GP-Paddock zurück. Bei Aspar bekam Laverty die Chance, weil Loris Baz seine Körpergrösse von 1,93 m zum Verhängnis wurde.

### Bereit für die Aufgabe

Laverty wollte am Magy-Cours-Wochenende nicht viel zu seiner neuen Aufgabe sagen. Es gelte, den Job bei Suzuki noch so gut wie möglich zu erledigen, obwohl ihm die Japaner die in Aussicht gestellte MotoGP-Chance nicht zuerkannt haben.

«Ich freue mich sehr und bin aufgeregt. Im nächsten Jahr kann ich endlich wieder stolz meine Nummer 50 am Bike haben. Und Guintoli hat seine 50 in der Superbike-WM für sich.»

Die Production-Honda war für Teams wie Aspar in dieser Saison eine Bürde, das könnte sich 2015 etwas bessern. Martínez: «Wir werden die Werksmotorroen aus diesem Jahr haben und damit sicher besser aussehen. Eugene hatte bisher Pech. Ich bin überzeugt, dass er für die MotoGP bereit ist.»



Eugene Laverty: MotoGP

## Motocross-WM

# US-Champ Villopoto fährt 2015 MX-GP

Der neunfache US-Meister Ryan Villopoto wird 2015 seine Heimat verlassen um Toni Cairoli, Gautier Paulin und Max Nagl in der Motocross-WM herauszufordern. Die mehrere Millionen Dollar teure Gage des 26-Jährigen wird aus den Kassen von Kawasaki-Japan, Hauptsponsor Monster-Energy und WM-Promotor Youthstream bezahlt.

### Zu spät für SX-Serie

Während der diesjährigen Supercross-WM, die Villopoto zum vierten Mal hintereinander gewann, erlitt er eine Knieverletzung, die sofort nach dem Endlauf Anfang Mai operiert

wurde. Dabei stellten die Ärzte grosse Schäden an den Bändern fest, Villopoto wird erst im November wieder trainieren können. Das wäre zu spät für den Auftakt zur SX-Serie Anfang Januar gewesen, aber bis zum ersten GP am 1. März in Katar sollte er völlig fit sein. Villopotos Teilnahme an der WM sichert das Interesse des US-Publikums. Bei der Veröffentlichung des endgültigen 2015er-Kalenders nächste Woche wird ein Endlauf in den USA erwartet.

«Ich bin bereit für das nächste Kapitel in meiner Karriere und freue mich auf die neue Herausforderung», gab Villopoto zu Protokoll. ♦ AH



Ryan Villopoto (l.), KRT-Teambesitzer Thierry Chizat Suzzoni (M.)

Kann wieder strahlen: Der Sieg in Aragon hat Jorge Lorenzo beflügelt

Von IMRE PAULOVITS

Mit seinem Sieg vorletzten Sonntag in Aragon ist Ex-Weltmeister Jorge Lorenzo für den Saisonabschluss in die richtige Angriffsposition gerückt. Im MSA-Interview schildert der Yamaha-Pilot, was er in den letzten vier GP draus machen will.

Wie siehst du das Rennen in Aragon eine Woche nach deinem überraschenden Sieg?

JORGE LORENZO: Es war einfach ein unglaubliches Rennen, in dem wirklich alles passiert ist. Unser Sport überrascht einem manchmal in den unerwartetsten Augenblicken – mal auf die eine, mal auf die andere Art. In Aragon war es für mich und mein Team eine wunderbare Überraschung, denn ich habe mir vor dem Rennen und selbst während des Rennens keine sonderlich grossen Chancen auf den Sieg ausgerechnet. Bei den schwierigen Bedingungen konnte einfach alles passieren. Ich habe mich voll konzentriert und wohl auch etwas Glück gehabt, im richtigen Augenblick das Motorrad zu wechseln. Wenn ich sehe, was alles mit den anderen passiert ist, kann ich stolz auf meine Leistung sein. Vor allem, weil ich im Rennen sowohl im Trockenen als auch im Nassen sehr gut gefahren bin.

Wie ist es dir gelungen, dich über das Wochenende so zu steigern?

Es war eine Kombination von Dingen. Wir haben uns über das ganze Wochenende gesteigert. Im Qualifying haben wir uns sicherlich unter Wert geschlagen, weil mein zweiter Hinterreifen nicht gut war. Marc war sehr schnell und auch Dani war sehr schnell, wogegen wir langsamer waren als letztes Jahr. Klar, eine Sekunde hinter Márquez war sicherlich nicht mein wirkliches Tempo.

Ich habe mir da schon gedacht, dass ich im Rennen sicherlich schneller sein werde, und Marc vielleicht etwas langsamer. Aber ganz ehrlich habe ich da noch nicht so recht an eine wirkliche Sieg-Chance gedacht, sondern nur daran, dass ich vielleicht näher an Marc dran sein würde. Als es am Sonntag kälter wurde, kam uns das sicherlich auch entgegen. Und als ich dann auch noch einen guten Start hatte, ging es in den ersten beiden Runden richtig gut vorwärts, obwohl ich kleine Fehler beim Bremsen gemacht habe und mich gleich zwei Fahrer auf beiden Seiten überholt haben. Aber dann kam ich wieder vorbei. Der Schlüssel war sicher das gute

Jorge Lorenzo

«Jetzt wird es viel einfacher»

#### Zur Person

Jorge Lorenzo

Geburtsdag 4. Mai 1987  
Geburtsort Palma de Mallorca (E)  
Herkunftsland Spanien

#### WM-KARRIERE

2002 WM-21. 125GP (Derbi)  
2003 WM-12. 125GP (Derbi)  
2004 WM-4. 125GP (Derbi)  
2005 WM-5. 250GP (Honda)  
2006 Weltmeister 250GP (Aprilia)  
2007 Weltmeister 250GP (Aprilia)  
2008 WM-4. MotoGP (Yamaha)  
2009 WM-2. MotoGP (Yamaha)  
2010 Weltmeister MotoGP (Yamaha)  
2011 WM-2. MotoGP (Yamaha)  
2012 Weltmeister MotoGP (Yamaha)  
2013 WM-2. MotoGP (Yamaha)  
2014 z.Zt. WM-4. MotoGP (Yamaha)

53 GP-Siege (32 MotoGP, 17 250GP,  
4 125GP), 120 Podestplätze,  
56 Pole-Positionen

Gefühl im Trockenen, aber auch, dass ich, so hart es ging, gepusht habe, um mit Marc mitkämpfen zu können.

**Bist du eigentlich im Rennen den weicheren Hinterreifen gefahren als in FP4?**

Ich bin im Rennen vorn und hinten Soft gefahren, die haben bei den niedrigen Temperaturen gut funktioniert. Ich konnte gut in die Kurven einbiegen, konnte später bremsen denn je, tiefer

## «Ich hatte Glück und habe meine Chance genutzt.»

JORGE LORENZO

anwinkeln. Ich hatte aber zuvor auch verstanden, dass ich am Samstag zu hart gefahren bin, mit zu viel Druck. Im Rennen habe ich versucht, sanfter zu fahren, mit weniger Bremsdruck, so wie ich es auch sonst tue, und das hat mir wieder zu mehr Speed verholfen.

**Wolltest du nicht schon aufgeben, als du von Marc Márquez und Dani Pedrosa abgerissen bist?**

Ich war sicherlich enttäuscht, aber ich habe versucht, nie die Konzentration zu verlieren. Ich wusste nicht genau, auf welcher Position ich aus der Box wieder herausgefahren bin. Aber eine Runde später sah ich dann, wie ein Honda-Pilot stürzte, aber ich habe noch nicht einmal erkennen können, welcher. Ich habe einfach versucht, meine Konzentration weiter aufrechtzuhalten, und im Regen so schnell wie möglich zu fahren. Ich wusste, dass im Warm-up einige Fahrer bei Nässe schneller waren als ich. Ich war in jeder Kurve fokussiert, bin sehr viel geslidet, aber ich wusste, dass ich einfach nicht stürzen darf, weil es eine grossartige Chance war, zu gewinnen.

**Marc Márquez hat dich im Rennen einmal vorbeigewunken. Was hast du dir da gedacht?**

Ich hatte zuvor einen Rückstand, aber plötzlich bin ich innerhalb einer Runde dran. Es war, als wäre er an einigen Stellen einfach langsamer. Ich wusste nicht, ob er mich vorbeilassen wollte, oder ob er vielleicht Angst vor dem Nieselregen hatte, oder ob sein Motor kaputtgegangen war. So habe ich mich entschieden, an ihn vorbeizugehen. Ich habe auch gleich versucht zu pushen um einen Vorsprung herauszufahren, er folgte mir aber. Ich habe sein Motorgeräusch in jeder Kurve gehört, da wusste ich, dass sein Motor zumindest in Ordnung war. Ich habe weiter gepusht, aber er hat mich wie-

der überholt, ich konnte noch einmal kontern. Als es dann aber stärker anfang zu regnen, konnte ich nicht das gleiche Level fahren wie die beiden Honda-Piloten. Ich hatte einfach kein Gefühl für das Hinterrad und sie haben mir jede Runde mehr abgenommen, und ich habe gemerkt, dass sogar Andrea Dovizioso von hinten näherkommt, so habe ich gedacht, dass ich besser das Motorrad wechsele.

**Wann genau hast du dich entschieden, an die Box zu kommen?**

Ich habe es eigentlich in der letzten Kurve vor dem Hereinkommen entschieden. Ich habe gesehen, dass Marc und Dani draussen bleiben. Ich habe mich aber nicht sonderlich wohl gefühlt. Ich wollte mir deshalb keine Zeit mehr lassen. In dem Augenblick habe ich gedacht, wenn ich draussen bleibe, werde ich um Platz 4 oder 5 kämpfen oder ich könnte stürzen. Oder ich nehme das Risiko des Wechsels auf mich und könnte vielleicht um den Sieg kämpfen. Ich habe schnell gerechnet, im Warm-up war ich 2:03,083 gefahren, meine letzte Runde war eine 2:04. Jede Runde würde einfach schlimmer, ich wusste, dass ich wenn es so weitergeht, stürzen werde. Da habe ich mich gefragt, ob ich Marc und Dani hinterherhetzen soll oder es riskiere und an die Box fahre. Ich hatte dann einfach das Glück, dass der Regen dann tatsächlich immer stärker wurde. Es hätte auch passieren

## «Ich fühle mich körperlich besser als je zuvor.»

JORGE LORENZO

können, dass der Regen nachlässt, dann hätte ich mit meiner Entscheidung Pech gehabt. So bin ich dann gut im Regen gefahren und habe meine Chance genutzt.

**Wäre es möglich gewesen, das Rennen überhaupt mit Slicks zu beenden?**

Wie man es an Marc und Dani gesehen hat, kaum. Oder vielleicht mit vier Runden Rückstand.

**Hast du das Gefühl, dass nach dem schwierigen Saisonbeginn und den vier nacheinander folgenden zweiten Plätzen nun einfach der Sieg fällig war?**

Vor dem Rennen haben wir uns noch mit Wilco Zeelenberg unterhalten und gedacht, dass Platz 3 realistisch ist. Da hatten wir wirklich nicht mit dem Sieg gerechnet. Aber der Regen und die Stürze haben es uns dann

zugespielt. Wir waren bei den letzten Rennen immer gut in Form. Aber wie es dann ausgegangen ist, war auch für uns unglaublich, vor allem weil es auch der Heim-GP von mir und meinem Teamsponsor war. Auf dieser Strecke hatte Yamaha zuvor noch nie gewonnen, so ist es wirklich unser Rennen geworden.

**Was war dein Hauptproblem an den ersten beiden Tagen?**

Sicherlich eine Kombination von einer ganzen Menge von Dingen. Es waren mehrfach schlechte Reifen dabei, am Samstagvormittag und im Qualifying. Es reicht ja nicht, dass die neue Reifenkonstruktion unserer Yamaha nicht entgegenkommt, dazu fehlt ihnen auch noch die Konstanz bei der Performance. Unser generelles Problem war an dem Wochenende aber der Grip am Hinterrad. Dazu waren Marc und Dani einfach noch schneller als erwartet.

**Dir hat in Aragon sogar ToppSpeed gegenüber den Tech3-Yamahas gefehlt.**

Wir haben einiges in der Elektronik geändert, was eine bessere Gasannahme und etwas mehr Traktion bewirkt, aber etwas an ToppSpeed gekostet hat. Ausserdem müssen wir noch einmal an meiner Aerodynamik, besonders dem meines Helmes arbeiten, denn ich weiss, dass Valentino Rossi und Pol Espargaró in dieser Hinsicht bessere Werte haben.

**Wie fühlst du dich derzeit körperlich?**

Besser als je zuvor. Im Winter war das Problem, dass ich die beiden Operationen hatte, deren Heilung länger als erwartet gedauert hat, dann habe ich auch meinen Fitnesstrainer gewechselt, und mir ist bis zum Saisonauftakt die Zeit davongelaufen. Ich habe sozusagen zwei Schritte rückwärts gemacht, um drei nach vorne zu kommen. Das war in diesem Jahr zunächst schlecht, könnte sich aber in Zukunft noch positiv auswirken.

**Was erwartest du von Motegi am Wochenende?**

Dort habe ich letztes Jahr gewonnen, nach einem guten Kampf mit Marc. Aber die Umstände sind dieses Jahr anders. Ich will nicht sagen, viel schlechter, aber einfach anders. Es wird viel von den Reifen abhängen, es wird viel davon abhängen, wie die Honda gehen werden. Aber wir sind da. Bei den letzten fünf, sechs Rennen waren wir immer auf dem Podest, Japan war im letzten Jahr gut zu uns. Und wir hatten jetzt das Glück, dass ich durch Valentinos und Danis Stürze viel in der Weltmeisterschaft aufgeholt habe. Jetzt wird es viel einfacher für mich werden, bei den restlichen Rennen noch um den zweiten WM-Rang zu kämpfen. ♦

## MotoGP

# Marc Márquez ist bereits fast am Ziel

Marc Márquez hat trotz seines Sturzes beim einsetzenden Regen in Aragon weiterhin beste Chancen, sich bereits am nächsten Wochenende in Motegi – auf Hondas Heimstrecke – den WM-Titel zu sichern und damit jüngster Doppelweltmeister der Königsklasse in der 65-jährigen Geschichte der Motorrad-WM zu werden.

Der Weltmeister geht mit 75 Punkten Vorsprung auf seinen Teamkollegen Dani Pedrosa ins viertletzte Rennen des Jahres. Valentino Rossi liegt 78 Punkte zurück, Jorge Lorenzo 90, womit auch noch der Vizeweltmeister und grosse Herausforderer des letzten Jahres noch eine theoretische Titelchance besitzt. Die

Chancen von Márquez stehen also gut.

## Sack noch nicht ganz zu

Damit Lorenzo noch Weltmeister wird, dürfte Márquez in den nächsten vier Rennen nicht mehr als neun Punkte holen – und Lorenzo müsste alle vier Rennen gewinnen. Das gleiche gilt für Valentino Rossi, wenn Márquez nicht mehr als 21 Punkte holt respektive bei Pedrosa und 24 Punkten.

Da hat es Márquez deutlich leichter. Kommt er vor Pedrosa ins Ziel und das auf besser als P7, ist er auf alle Fälle Weltmeister. Doch in den letzten beiden GP hat sich gezeigt, dass auch er nicht unfehlbar ist. ♦ IP



Marc Márquez: Kann er in Motegi bereits den Titel feiern?

## MotoGP

# Kampf um den Vize

Wenn sie auch alle drei noch theoretische Titelchancen haben, wird es in den letzten vier Rennen bei Dani Pedrosa, Valentino Rossi und Jorge Lorenzo viel mehr um den zweiten Platz in der Endabrechnung gehen, und gerade dies dürfte umso spannender werden. Die drei Ausserirdischen liegen nur 15 Punkte auseinander, wenn ihnen der Komet Marc Márquez in diesem Jahr auch die Show gestohlen hat, liegen sie mit ihren Leistungen trotzdem auf einem Niveau, der niemanden sonst heranlässt.

Dani Pedrosa ist dabei etwas unbeständig, der kleine Spanier suchte öfter vergeblich nach der perfekten Rennabstimmung, wenn er sie aber hatte, wie in Brunn, war er für alle anderen ausser Reichweite.

Die Reifenprobleme mit der neuen Hinterrad-Konstruktion von Bridgestone haben die Yamaha-Piloten eingebremst, Valentinos Konstanz war trotzdem beeindruckend. Wenn Jorge Lorenzo auch am meisten gelitten hat: Der Mallorquiner könnte wieder die Aufholjagd schlechthin liefern. ♦ IP



Lorenzo, Pedrosa und Rossi (v.l.): Wer wird sich durchsetzen?

## NACHRICHTEN

## Loris Baz bei Forward-Yamaha

**MotoGP** Der Franzose Loris Baz, wegen seiner Größe von 1,93 Metern bei Aspar wieder aus dem Vertrag gefallen, hat bei Forward-Yamaha nun doch einen Platz im MotoGP-Feld gefunden. «Ich denke, wir haben mit einem 21-jährigen Talent wie Baz und einem 24-jährigen Routinier wie Bradl eine sehr gute Team-Kombination», freut sich Teambesitzer Giovanni Cuzari. Bei Aspar wird Eugene Laverty fahren, so gibt es zwei neue MotoGP-Zugänge aus der Superbike-WM.

## Michelin: Auf allen Strecken vorbereiten

**MotoGP** Die Rückkehr von Michelin in die MotoGP-WM als Alleinausrüster wird die Arbeitsweise der Franzosen gegenüber ihrem früheren MotoGP-Einsatz komplett umkrempeln. Im Reifenkrieg war es ein Markenzeichen der Franzosen, noch am Rennwochenende einen Reifen zu entwickeln und ihn für den Renntag einzufliegen. Um ausreichend vorbereitet zu sein, will Michelin während 2015 auf allen Rennstrecken testen und dann etwa sechs Vorderreifen und acht Hinterreifen bauen, mit denen sich alle Strecken abdecken lassen. Bislang haben Michele Pirro (Ducati) Shinichi Itoh (Honda) und Colin Edwards (Yamaha) die ersten Prototypen der neuen 17-Zoll-Reifen getestet. ♦ IP

## MotoGP

## Geheimnisse der GP14.2



Die neue Ducati GP 14.2 (rechts) wurde um die Taille schmäler

Von NEIL SPALDING

**Ducati hat bereits zum dritten Mal in dieser Saison sein Fahrwerk geändert. Die neueste Variante bürgt noch mehr Geheimnisse.**

Bislang brachte Ducati bei jeder Änderung mehr Gewicht nach vorne. Dabei wurden auch immer wieder neue Schwingen verwendet, zunächst nur längere. Ab dem Sachsenring bekamen Dovizioso und Iannone dann Schwinge, die nah dem Drehpunkt steifer wurden als an der Achsaufnahme. Die Front des Basis-Bikes wurde um 70 mm verkürzt, der Motor wanderte während der Saison um 30 mm nach vorn.

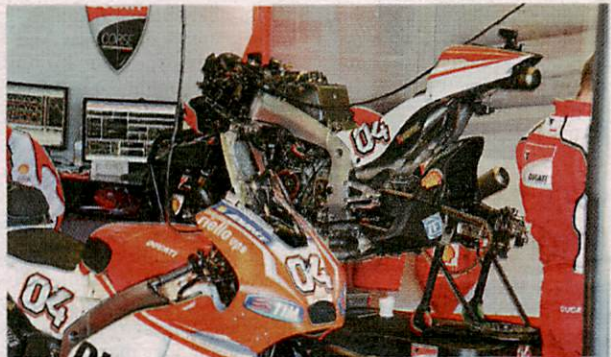
Die GP14.2 wurde vorn noch kürzer, es stehen weitere 10-15 mm Einstellbereich am Lenkkopf zur Verfügung. Dazu wurde das ganze Bike schlanker:

Der Hauptrahmen ist an der Schwingenaufnahme schmäler, sowie auch das Rahmenheck und der Sitz. Die Verkleidung blieb gleich, also geht es darum, die Unterschenkel der Fahrer auf den Geraden mehr aus dem Wind zu nehmen und ihnen in Schräglage mehr Bewegungsfreiheit zu geben.

Der Rahmen umschließt auch den hinteren Zylinderkopf und ist dort an ihm angeschraubt, wo er sich verjüngt. Um dies zu ermöglichen, muss auch der Zylinderkopf geändert worden sein. Alle vier Ducati-Piloten fasten in Aragon neue Motoren aus, Dovizioso und Iannone dann, als sie die 14.2 erstmals fuhren.

## Viele kleine Details

Auch der Verstellmechanismus des Lenkkopfes ist neu. Kleine Veränderungen des Lenkkopfwinkels können mit einem Ex-



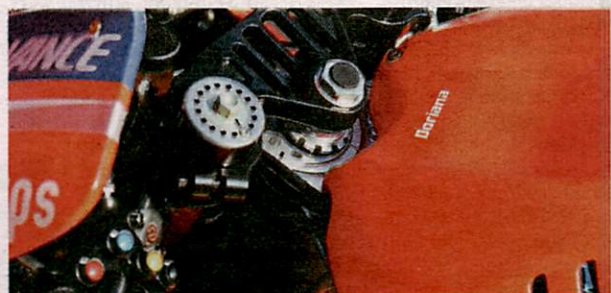
Neue (hinten) und die alte GP14 wurden in Aragon beide gefahren

center vorgenommen werden. So können kleine Änderungen während eines Trainings gemacht werden, ohne die Lagergehäuse austauschen zu müssen. Als an einem das Gewinde kaputtging, schaffte es Dovizioso's Mannschaft trotzdem, den kompletten Lenkkopf in 15 Minuten zu wechseln.

Zu den kleinen Details gehört auch die neue Aufnahme der Schwingen. Es sieht so aus, dass

der Drehpunkt nun noch mehr nach oben verschoben werden kann. Um die letzte Verkürzung der Front zu ermöglichen, müsste auch der Motor weiter nach hinten gedreht worden sein, genau lässt sich dies von aussen aber nicht erkennen.

Wenn diese Änderungen auch nicht nach viel klingen, sie ergeben ein komplett neues Fahrwerk. Nicht wenig für ein Bike für die letzten fünf Rennen. ♦



Der Lenkkopf wurde erneut in der kürzesten Einstellung gefahren

## Moto2

## «Das sind doch alles Spinner»

**Jesko Raffin (18) fährt 2015 im Spanischen SAG-Team als Schweizer Nummer 5 die Moto2-WM.**

Der Schweizer Jesko Raffin (18), der die Moto2-Meisterschaft in Spanien (CEV) nach sieben von zehn Rennen klar vor Florian Alt (D) anführt und mit der Kalex des Junior-Teams von Sito Pons bereits fünf Rennen gewann, wird 2015 in die WM aufsteigen und seine erste komplette Moto2-GP-Saison im SAG-Team des Spaniers Edy Perales bestreiten.

Insgesamt hatte sich Raffin bereits 2012 nach drei Einsätzen als Ersatz für den damals verletzten Randy Krummenacher Hoffnungen auf einen früheren Einstieg gemacht. Doch Ende 2013 war der Zürcher mit spanischen Wurzeln nach dem

4. Endrang in der CEV gemäss seinem Umfeld, insbesondere seinem langjährigen Manager Rolf Siegrist, noch nicht reif für den Wechsel.

## «Die 2 Jahre waren nötig»

«Natürlich hat mich das damals schon etwas gewirmt», gibt Raffin heute zu. «Doch jetzt bin ich sehr froh über die damalige Entscheidung für die CEV. «Ich habe diese zwei Jahre gebraucht, um mich persönlich zu entwickeln, aber auch um meinen Fahrstil weiter zu verfeinern und Erfahrungen im Zweikampf zu sammeln. Zudem ist das fahrerische Niveau in der WM brutal hoch. Das sind alles Spinner, die jeden Meter am absoluten Limit fahren und topfit sind. Die besten 25 kann man fast mit einem Handtuch zudecken, so eng geht es da zu und her. Der

Einstieg vor zwei Jahren wäre zu früh gekommen für mich.»

Raffin, seit 2013 Profi-Rennfahrer, sieht sich trotz seiner 181 cm und seinen 72 kg gegenüber den Jockey-Piloten nicht benachteiligt: «Ich habe genug Platz auf der Kalex und kann mich perfekt hinter der Verkleidung verstecken. Selbst wenn ich noch 5 cm wachsen würde, gäbe es keine Probleme. Die Entscheidung fällt im rechten Handgelenk.»

Welche Ziele setzt sich Raffin für 2015? «Zuerst möchte ich 2014 den Titel in der CEV sichern. Nach dem GP-Einstieg 2015 will ich mich Rennen für Rennen weiterentwickeln und den Abstand zur Spitze verringern. Gegen Ende der Saison hätte ich gegen den einen oder anderen WM-Punkt nichts einzuwenden.» ♦ ML



Raffin: «CEV-Titel sichern»

## KOMPAKT

**MotoGP** Pramac-Ducati hat einen Zwei-Jahres-Vertrag mit dem 23-jährigen Italiener Danilo Petrucci (bisher Ioda Racing) unterzeichnet.

**Moto3** 2015 wird es ein weiteres Brüderpaar in der WM geben. Der 16-jährige Südafrikaner Darryn Binder steigt vom MotoGP Rookies Cup auf und fährt bei Ambrogio Racing die Moto3-WM, sein um drei Jahre älterer Bruder Brad die Werks-KTM bei Aki Ajo.

**Moto3** Der indische Hersteller Mahindra wird mit dem Team Aspar für drei Jahre sowohl in der Moto3-WM als auch in der Spanischen Meisterschaft zusammen arbeiten. ♦ IP

Moto3

# Alles klar bei Schrötter

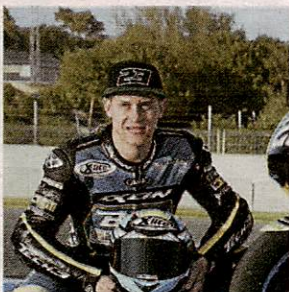
Der Deutsche Marcel Schrötter (23), aktuell WM-12. der Moto2-Klasse mit 57 Punkten, wird auch 2015 im Team Tech 3 des Franzosen Hervé Poncharal die von Guy Coulon gebaute Mistral 610 fahren. Ein Einjahres-Vertrag wurde nach dem Aragon-GP (Schrötter holte sich den 10. Platz) unterschrieben.

«Es war schon lange mein Wunsch, in diesem Team zu bleiben», erklärt Schrötter. «Wir verstehen uns von Rennen zu Rennen besser, auch die Chemie mit Crew-Chief Nicolas Reynier hat von Anfang an gepasst. Zudem schadet es der Serie sicher nicht, wenn sich noch andere Hersteller in dieser von einer einzigen Marke mehr oder weniger dominierten Klasse erfolgreich in Szene setzen.»

### Kein Zittern und Bangen

Schrötter, der in den ausstehenden vier Rennen noch mächtig

punkten und unter die Top10 der Gesamtwertung vorstossen will, ist glücklich, dass seine Zukunft bereits gesichert ist. «Ich kenne das lange Zittern und Warten aus vergangenen Jahren, in denen bis zum letzten Rennen noch nichts entschieden war, nur zu gut. Jetzt kann ich mich in Ruhe auf meine wirkliche Aufgabe, das Fahren, konzentrieren. Ich werde mein Allerbestes geben, um diese Saison noch in den Top 10 beenden zu können.» ♦ ML



Schrötter: Noch in die Top 10?

Moto2

# Krummenacher bangt

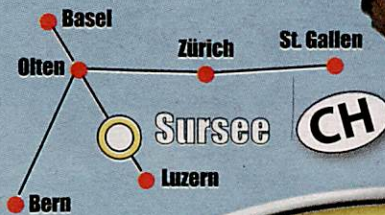
Nur 24 Punkte und Rang 23 in der Moto2-WM-Tabelle: Die Erfolgsbilanz des Schweizer Randy Krummenacher (24) sieht 2014 mager aus. In Misano gab es zwar mit Rang 9 Licht im Dunkeln, doch in Aragon dümpelte Krummenacher von Freitag bis Sonntag in den Niederungen um Rang 30 herum. «Das war eine rein mentale Angelegenheit, denn an diesem Weekend wurde klar, dass ich den Platz bei Iodaracing verlieren würde. Da war ich nicht frei genug im



Krummenacher

Kopf.» Der Deutsche Florian Alt nimmt 2015 den Platz des Schweizer bei Ioda ein. Neu hat das JiR-Team Krummenacher für 2015 angemeldet. Doch unterschrieben ist nichts. «Es geht um Geld und Grundsätzliches», erzählt der Suter-Pilot. «Nächstes Meeting ist am 19. Oktober.» Sicher ist, dass sich Krummenacher in einer schwierigen Situation befindet, denn mit Lüthi, Aegerter, Mulhauser und neu Raffin sind bereits vier Schweizer in der Moto2-WM mit dabei. ♦ ML

# HOSTETTLER AG SURSEE/LU



**24./25. OKT.**  
**MOTOCROSS- & RACING-MARKT**

Fr. 13.30 - 18.00 | Sa. 8.00 - 15.30 Uhr

Öffentlicher, kostenloser Occasionsmarkt für Motocross-, Supermoto-, Enduro- und Strassen-Rennmaschinen sowie für Quads aller Marken. Gewerbliche Händler sind nicht zugelassen.

## RACING-ARTIKEL ZU SUPERPREISEN

- Renn-Reifen (Cross, Enduro, Slick, Strasse)
- div. Racing-Zubehör und -Teile
- Cross- und Racingbekleidung
- Imbissstand

Am Samstag offerieren wir jedem Besucher eine Portion Gulasch. Alle sind herzlich willkommen!

GENERALIMPORTEUR

**hostettler ag**

CH-6210 Sursee, Haldenmattstrasse 3  
Tel +41 41 926 6111, Fax +41 41 926 62 93  
info@hostettler.com, www.hostettler.com



Zeitplan und Statistik GP Motegi/Japan (alle Zeiten in MESZ, Japan +9h)

Freitag, 10. Oktober 2014	
09.00-09.40	Moto3 1. freies Training
09.55-10.40	MotoGP 1. freies Training
10.55-11.40	Moto2 1. freies Training
13.10-13.50	Moto3 2. freies Training
14.05-14.50	MotoGP 2. freies Training
15.05-15.50	Moto2 2. freies Training
Samstag, 11. Oktober 2014	
09.00-09.40	Moto3 3. freies Training
09.55-10.40	MotoGP 3. freies Training
10.55-11.40	Moto2 3. freies Training
12.35-13.15	Moto3 Qualifying
13.30-14.00	MotoGP 4. freies Training
14.10-14.25	MotoGP Qualifying 1
14.35-14.50	MotoGP Qualifying 2
15.05-15.50	Moto2 Qualifying
Sonntag, 12. Oktober 2014	
08.40-09.00	Moto3 Warm-Up
09.10-09.30	Moto2 Warm-Up
09.40-10.00	MotoGP Warm-Up
11.00	Rennen Moto3 20 Rdn 96,0 km
12.20	Rennen Moto2 23 Rdn 110,4 km
14.00	Rennen MotoGP 24 Rdn 115,2 km

Sieger 2013:	
Moto3:	Alex Márquez (E), KTM
Moto2:	Pol Espargaró (E), Kalex
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha
Pole-Position 2013:	
Moto3:	Alex Rins (E), KTM, 2:09,387
Moto2:	Mika Kallio (FIN), Kalex, 2:01,248
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:53,471 (=152,3 km/h)
Schnellste Runde 2013:	
Moto3:	Alex Márquez (E), KTM, 1:58,380 (146,0 km/h)
Moto2:	Pol Espargaró (E), Kalex, 1:52,028 (=154,2 km/h)
MotoGP:	Jorge Lorenzo (E), Yamaha, 1:45,736 (=163,4 km/h)
Rundenrekorde:	
Moto3:	Alex Márquez (E), KTM, 1:58,380 (146,0 km/h), 2013
Moto2:	Pol Espargaró (E), Kalex, 1:51,100 (=155,5 km/h), 2012
MotoGP:	Dani Pedrosa (E), Honda, 1:45,589 (=163,6 km/h)

Magny-Cours

# Befehl verweigert!



Start zu den Regen-Aufregern in Magny-Cours: Rea fand am Start die beste Traktion

Von JOHANNES ORASCHE

**Aprilia-Star Marco Melandri schenkte seinem Teamkollegen in Durchgang 1 auf Anordnung den Sieg. Im zweiten Rennen gab es aber eine Befehlsverweigerung.**

Aprilias Rennboss Romano Albesiano und seine Leute könnten intern in argen Erklärungsnotstand geraten, sollte sich Tom Sykes beim WM-Finale in Doha mit vier Punkten Vorsprung oder noch weniger auf Sylvain Guintoli den WM-Titel sichern. Doch so weit sind wir noch nicht. Fest steht seit Sonntag: In Doha gibt es einen Krimi. Sykes hat nur noch zwölf Punkte Vorsprung.

Melandri war in Lauf 1 noch gehorsam. Er winkte Guintoli in der vorletzten Runde auf Kommando vorbei. «Ich bin Angestellter von Aprilia. Manchmal muss man einen Schritt zurück machen, um dann zwei nach vorne zu machen.» In Rennen 2 missachtete er beide Signale auf der Boxentafel – sowohl den «Bad Smiley» als auch eine Runde später den «Angry Smiley». Albesiano versuchte, den Vorfall unter den Teppich zu kehren.

Guintoli und Melandri gratulierten sich auf der Auslaufrunde. Der Franzose wusste, er konnte nicht erwarten, dass Melandri zweimal rechts ranfährt (siehe «Nachgehakt»). Ausserdem konnte er mit seinen Fans ordentlich jubeln – er hatte Sykes 19 Punkte abgeknöpft.

**Auch Kawasaki «ordert»**

Doch nicht nur Aprilia Corse griff erstmals zur Teamorder, von der bisher ja niemand et-

was hatte wissen wollen. Auch Kawasaki schenkte Tom Sykes im ersten Rennen Platz 4 und zwei weitere Punkte durch dessen Teamkollegen Loris Baz, der in der Zielschikane langsam machte, nach aussen zog und Sykes innen durchwischen liess. Sykes wirkte nach den Rennen mit seinen beiden vierten Plätzen ziemlich ernüchtert. «Ich war im ersten Rennen am Limit. Die beiden vierten Plätze sind keine tollen Ergebnisse, aber sie sind auch nicht schlecht. In Lauf 2 haben uns die Bedingungen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Bei diesen Verhältnissen sind wir leider limitiert. Es war aber besser als erwartet, doch wir können viel schneller sein. Wir haben immer noch die beste Position für das Finale in Doha.»

**Rea übertriebt es**

Honda-Star Johnny Rea hatte im ersten Rennen zu starken Wheelspin, konnte seinen nächstjährigen Teamkollegen Sykes aber dennoch niederkämpfen und fuhr noch als Dritter über die Linie. Im zweiten Rennen führte der Nordire nach erneutem Raketen-

start bis zur Rennmitte, dann übertrieb er es wie viele andere in der extrem glatten «Nürburgring»-S-Kurve und flog heftig aus dem Sattel.

Dafür sprang bei Pata-Honda überraschend und zur Freude aller im Team Leon Haslam in die Bresche. Der Brite sicherte sich einen ersten Podiumsplatz seit Misano 2012 – damals noch auf der Werks-BMW.

**Starke deutsche Ducati**

Bei Ducati war Davide Giugliano wieder mal über dem Limit unterwegs und stürzte in beiden Rennen. Im zweiten Rennen konnte er nach seinem Crash als Leader nicht mehr weiterfahren. Schlecht lief es auch für seinen Teamkollegen Chaz Davies, der im zweiten Rennen auch die 3C-Markenkollegen Lorenzo Lanzi und Max Neukirchner (siehe rechts) vorbeilassen musste. Neukirchner war sichtlich stolz auf Platz 6 im zweiten Durchgang. «Ich weiss nicht, ob Davies ein Problem hatte. Aber wir waren einfach schneller als er.» Das 3C-Team hat sich mit dem professionellen Auftritt auch in der WM einen Namen gemacht. ♦

## NACHGEHAKT BEI Sylvain Guintoli

(32/F). Der Franzose machte beim Heimrennen 19 Punkte auf Tom Sykes gut und hat hervorragende WM-Chancen.



Von JOHANNES ORASCHE

**Sylvain, deine Heimrennen in Magny-Cours hätten diesmal nicht besser laufen können. In der WM fehlen dir jetzt nur noch zwölf Punkte auf Tom Sykes. Ja, es war ein grossartiges Wochenende. Schon als ich die Wettervorhersage am Samstag gesehen habe, war mir klar, dass wir gute Chancen haben würden, Punkte gutzumachen. Es hat zum Glück funktioniert. Ich habe in beiden Rennen zu Beginn sehr viel riskiert, um etwas wegzukommen.**

**Wie war es während der Rennen, hast du an die WM gedacht? Ich habe versucht, nicht daran zu denken und mich sehr konzentriert. Vor allem, als ich eine Lücke herausgefahren hatte.**

Marco hatte in Lauf 1 sehr viel Speed. Er hat aber auch viel Teamspirit gezeigt, ich habe mich natürlich dafür bedankt.

**Im zweiten Rennen hat Marco aber die Team-Anordnung, dich vorbeizulassen, missachtet? Ich habe das mitbekommen, ja. Aber er ist ein Racer. Wir gehen auch so mit einer guten Ausgangsposition nach Doha.**

**Doha wird somit zum Krimi. Wie ist aus deiner Sicht nun die Ausgangslage? Ja, ich freue mich jetzt so richtig auf Doha. Wir haben einen Monat Zeit zur Vorbereitung. Die Piste mag ich und sie sollte unserem Bike entgegenkommen. Ich kann es eigentlich nicht erwarten, würde am liebsten schon morgen dort fahren.**



Ungehorsam: Melandri gewann Heat 2 vor Guintoli und Haslam (r.)



Sykes musste sich im Finish von Lauf 2 noch Haslam beugen

**SUPERBIKE-WM 2014 / Resultate**

Magny-Cours (F): 5. Oktober; 21. Lauf; 83,809 km über 19 Rdn. à 4,411 km; 27 Fahrer gest., 20 gewertet; Wetter/Piste: Regen/nass, Luft/Asphalt: 14/13 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Sylvain Guintoli (F)	Aprilia RSV4	19	36:45,206	1:54,200	25
2. Marco Melandri (I)	Aprilia RSV4	19	+2,257	1:54,013	20
3. Jonathan Rea (GB)	Honda CBR 1000 RR	19	+5,954	1:55,034	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10	19	+15,670	1:55,426	13
5. Loris Baz (F)	Kawasaki ZX-10	19	+16,149	1:54,751	11
6. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR	19	+29,411	1:55,742	10
7. Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	19	+57,319	1:55,837	9
8. Lorenzo Zanetti (I)	Ducati Panig. 1199R	19	+59,306	1:57,372	8
9. Max Neukirchner (D)	Ducati Panig. 1199R	19	+1:12,274	1:58,056	7
10. Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR Evo	19	+1:22,391	1:58,889	6
11. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panig. Evo	19	+1:39,670	1:59,920	5
12. Jeremy Guarneri (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	19	+1:42,886	2:00,018	4
13. Claudio Corti (I)	MV Agusta F4 RR	19	+2:03,253	1:59,843	3
14. Brian Staring (AUS)	Kawasaki ZX-10 Evo	18	+1 Rde	2:00,733	1
15. Fabien Foret (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	18	+1 Rde	2:03,009	-
16. Nicolas Salchaut (F)	MV Agusta F4 RR	18	+1 Rde	2:04,397	-
17. Sheridan Morais (ZA)	Kawasaki ZX-10 Evo	17	+2 Rdn	2:00,958	-
18. Geoff May (USA)	EBR 1190 RX	17	+2 Rdn	2:07,905	-
19. Eugene Laverty (IRL)	Suzuki GSX-R 1000	17	+2 Rdn	1:58,221	-
20. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	16	+3 Rdn	2:13,656	-
Nicht klassiert:					
- Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR Evo	7	+12 Rdn.	2:05,838	-
- Aaron Yates (USA)	EBR 1190 RX	7	+12 Rdn.	2:09,307	-
- Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	5	+14 Rdn.	1:56,673	-
- Andrea Andreozzi (I)	Kawasaki ZX-10 Evo	3	+16 Rdn.	2:08,416	-
- Toni Elias (E)	Aprilia RSV4	2	+17 Rdn.	2:00,202	-
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	2	+17 Rdn.	-	-
- Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	1	+18 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 136,818 km/h  
Schnellste Runde: Marco Melandri (I), 11. Runde, in 1:54,013 min (=139,279 km/h)

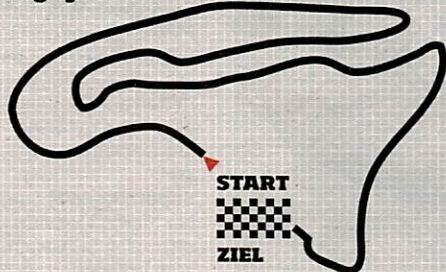
Magny-Cours (F): 5. Oktober; 22. Lauf; 83,809 km über 19 Rdn. à 4,411 km; 26 Fahrer gest., 13 gewertet; Wetter/Piste: Regen/nass, Luft/Asphalt: 14/16 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1. Marco Melandri (I)	Aprilia RSV4	19	36:25,402	1:54,000	25
2. Sylvain Guintoli (F)	Aprilia RSV4	19	+2,669	1:53,660	20
3. Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR	19	+16,450	1:54,535	16
4. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10	19	+20,759	1:54,414	13
5. Lorenzo Zanetti (I)	Ducati Panig. 1199R	19	+46,689	1:55,380	11
6. Max Neukirchner (D)	Ducati Panig. 1199R	19	+58,450	1:56,176	10
7. Loris Baz (F)	Kawasaki ZX-10	19	+1:03,100	1:56,981	9
8. Claudio Corti (I)	MV Agusta F4 RR	19	+1:24,699	1:57,320	8
9. Chaz Davies (GB)	Ducati Panig. 1199R	19	+1:27,899	1:58,706	7
10. Niccolò Canepa (I)	Ducati Panig. Evo	19	+1:51,706	1:59,148	6
11. Fabien Foret (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	18	+1 Rde	2:02,273	5
12. Gábor Rizmayer (H)	BMW S 1000 RR Evo	17	+2 Rdn	2:08,489	4
13. Imre Tóth (H)	BMW S 1000 RR	17	+2 Rdn	2:10,289	3
Nicht klassiert:					
- Brian Staring (AUS)	Kawasaki ZX-10 Evo	16	+3 Rdn.	1:57,972	-
- Eugene Laverty (IRL)	Suzuki GSX-R 1000	14	+5 Rdn.	1:55,966	-
- Xavier Forés (E)	Ducati Panig. 1199R	12	+7 Rdn.	1:55,929	-
- Jeremy Guarneri (F)	Kawasaki ZX-10 Evo	12	+7 Rdn.	1:57,790	-
- Jonathan Rea (GB)	Honda CBR 1000 RR	11	+8 Rdn.	1:53,926	-
- Sylvain Barrier (F)	BMW S 1000 RR Evo	6	+13 Rdn.	1:59,231	-
- Sheridan Morais (ZA)	Kawasaki ZX-10 Evo	4	+15 Rdn.	2:07,658	-
- Davide Giugliano (I)	Ducati Panig. 1199R	3	+16 Rdn.	1:55,437	-
- Geoff May (USA)	EBR 1190 RX	2	+17 Rdn.	-	-
- Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	1	+18 Rdn.	-	-
- Aaron Yates (USA)	EBR 1190 RX	1	+18 Rdn.	-	-
- Toni Elias (E)	Aprilia RSV4	-	+19 Rdn.	-	-
- Nicolas Salchaut (F)	MV Agusta F4 RR	-	+19 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 136,818 km/h  
Schnellste Runde: Sylvain Guintoli (F), 10. Runde, in 1:53,660 min (=139,711 km/h)  
Internet: www.worldsbk.com

**STRECKE**

**Magny-Cours**



**Training (3 Läufe) min**

1. Guintoli	1:37,594
2. Giugliano	1:37,776
3. Melandri	1:37,819
4. Sykes	1:37,833
5. Rea	1:37,986
6. Laverty	1:38,049
7. Haslam	1:38,143
8. Lowes	1:38,171
9. Forés	1:38,393
10. Davies	1:38,404
11. Baz	1:38,647
12. Elias	1:38,701
13. Neukirchner	1:38,955
14. Canepa	1:39,343
15. Lanzi	1:39,350
16. Salom	1:39,352
17. Barrier	1:39,482
18. Morais	1:39,826
19. Corti	1:40,207
20. Foret	1:40,252
21. Guarneri	1:40,427
22. Andreozzi	1:40,926
23. Staring	1:41,181
24. May	1:42,051
25. Yates	1:42,406
26. Toth	1:42,470
27. Rizmayer	1:43,023
28. Salchaut	1:44,559

Plätze 1–20; qualifiziert für Superpole 1

**Superpole (2 Läufe) min**

1. Sykes	1:36,366
2. Giugliano	1:36,593
3. Rea	1:36,906
4. Daies	1:37,021
5. Guintoli	1:37,184
6. Melandri	1:37,190
7. Baz	1:37,215
8. Lowes	1:37,270
9. Laverty	1:37,407
10. Haslam	1:37,575
11. Forés	1:37,673
12. Neukirchner	1:37,877
13. Barrier	1:38,415
14. Elias	1:38,621
15. Lanzi	1:38,883
16. Canepa	1:39,367
17. Salom	1:39,452
18. Corti	1:38,518
19. Morais	1:39,701
20. Foret	1:39,850

**WM-Stand Fahrer**

1. Sykes	378
2. Guintoli	366
3. Melandri	312
4. Rea	301
5. Baz	282
6. Davies	195
7. Haslam	176
8. Giugliano	162
9. Laverty	154
10. Elias	151
22. Neukirchner	17

**WM-Stand Hersteller**

1. Aprilia	418
2. Kawasaki	395
3. Honda	317
4. Ducati	269
5. Suzuki	220
6. BMW	79
7. MV Agusta	32
8. EBR	2

**SUPERSPORT-WM / Resultate**

Magny-Cours (F): 5. Oktober; 10. Lauf; 52,932 km über 12 Rdn. à 4,411 km; 28 Fahrer gest., 18 gewertet; Wetter/Piste: Regen/nass, Luft/Asphalt: 17/14 Grad

1. Jules Cluzel (F/MV Agusta) in 23:54,426 min (=132,844 km/h); 2. Michael van der Mark (NL/Honda) +20,274 sec; 3. Roberto Rolfo (I/Kawasaki) +24,232; 4. Lorenzo Zanetti (I/Honda) +24,911; 5. Florian Marino (F/Kawasaki) +26,599; 6. Kevin Coghlan (GB/Yamaha) +26,860; 7. Roberto Tamburini (I/Kawasaki) +28,110; 8. Patrick Jacobsen (USA/Kawasaki) +29,777; 9. Rathapark Wilairot (THA/Honda) +53,463; 10. Dominik Schmitter (CH/Yamaha) +54,266; 11. Luca Marconi (I); 12. Mason Law (GB/Kawasaki); 13. Matt Davies (AUS/Honda); 14. Christian Gamarino (I/Kawasaki); 15. Massimo Roccoli (I/MV Agusta). Schnellste Runde: Kenan Sofuoglu (TR/Kawasaki) in 1:56,887 min (=135,854 km/h)  
Stand (nach 10 von 11 Läufen): 1. van der Mark, 205 Punkte (Weltmeister); 2. Cluzel 132; 2. Marino 120; 4. Zanetti 103; 5. Coghlan 98; 6. Jacobsen 95; 7. Rolfo 87; 8. Sofuoglu 86; 9. De Rosa 67; 10. Tamburini 63. – 15. Wahr 26; 20. Schmitter 14.

**SUPERSTOCK-1000-FIM-CUP / Resultate**

Magny-Cours (F): 5. Oktober; 7. Lauf; 66,165 km über 15 Rdn. à 4,411 km; 27 Fahrer gest., 15 gewertet; Wetter/Piste: Regen/nass, Luft/Asphalt: 13/15 Grad

1. Matthieu Lussiana (F/Kawasaki) in 30:10,266 min (=131,580 km/h); 2. Romain Lanusse (F/Kawasaki) +7,926 sec; 3. Jed Mettcher (AUS/Ducati) +18,507; 4. Leandro Mercado (ARG/Ducati) +20,631; 5. Federico Sandi (I/BMW) +24,999; 6. Lorenzo Savadori (I/Kawasaki) +26,176; – ferner: 11. Sébastien Suchet (CH/Kawasaki); 12. Jérémy Ayer (CH/Kawasaki); 15. Marc Moser (D/Ducati).  
Endstand (nach 7 Rennen): 1. Mercado, 117 Punkte; 2. Savadori 109; 3. Lussiana 84; 4. Lanusse 73; 5. McFadden 70; – ferner: 14. Suchet 18; 26. Ayer 5; 28. Moser 4.

**SUPERSTOCK-600-EM / Resultate**

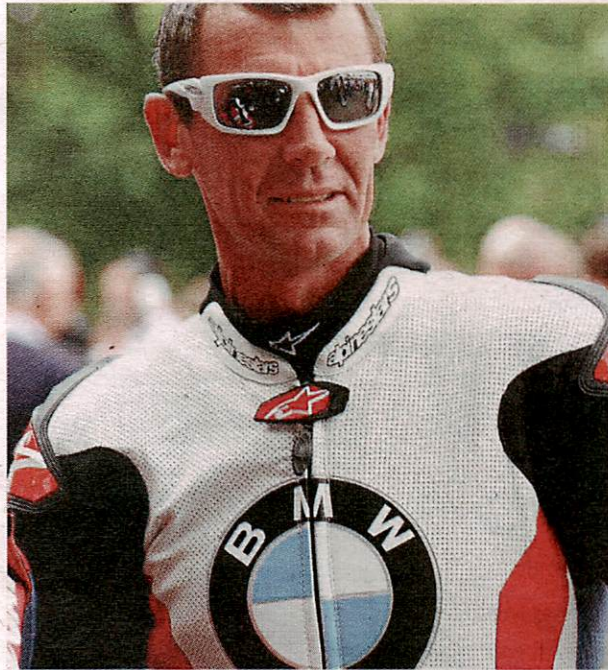
Magny-Cours (F): 5. Oktober; 7. Lauf; 35,288 km über 8 Rdn. à 4,411 km; 37 Fahrer gest., 27 gew.; Wetter/Piste: schön/trocken, Luft/Asphalt: 23/29 Grad  
1. Toprak Razgatıoğlu (TR/Kawasaki) in 14:02,120 min (=150,854 km/h); 2. Anthony Dumont (F/Yamaha) +0,189 sec; 3. Niki Tuuli (FIN/Yamaha) +0,520; 4. Ivan Mikhalchik (UKR/Kawasaki) +0,898; 5. Hugo Clère (F/Yamaha) +1,059; 6. Andrea Tucci (I/Kawasaki) +1,426; 7. Gautier Duwelz (B/Yamaha) +3,895; – ferner: 10. Julian Puffe (D/Kawasaki); 14. Adrien Pittet (CH/Yamaha); 19. Bryan Leu (CH/Yamaha); 26. David Chevalier (CH/Kawasaki).  
Endstand (nach 7 Rennen): 1. Faccani, 131 Punkte; 2. Tessels 88; 3. Tucci 78; 4. Tuuli 74; 5. Caricasulo 66; 6. Mikhalchik 61; – ferner: 18. Puffe 18; 27. Pittet 7.

**Höhepunkte der Rennen**

**1. Lauf:**  
**Start:** Regen; die Distanz wird von 21 auf 19 Runden reduziert. Polesetter Sykes fällt hinter Rea zurück.  
**1. Runde:** Rea fährt weg, Guintoli schnappt Sykes.  
**2. Runde:** Davies stürzt vor der Haarnadel – niemand wird mitgerissen. Guintoli holt sich vor dem Ziel-S P1.  
**3. Runde:** Lowes rollt in die Box. Elias stürzt wie Davies vor der Melbourne-Hairpin.  
**4. Runde:** Forés hinter Melandri (7.); Neukirchner auf P12; Laverty im Kies. Sykes muss durchs Grün.  
**5. Runde:** Baz überholt Sykes; Giugliano im Kies.  
**6. Runde:** Forés stürzt.  
**7. Runde:** Neukirchner 9.  
**11. Runde:** Sykes bekommt wieder Besuch von Rea.  
**12. Runde:** Neukirchner hat Barrier eingeholt; dahinter kommt schon Giugliano und schnappt beide.  
**14. Runde:** Melandri mehr als 1 sec. schneller als Guintoli; Rea (4.) gewinnt das Duell gegen Sykes in der Nürburg-Passage.  
**15. Runde:** Melandri überholt Guintoli.  
**16. Runde:** Rea ist 3. vor Baz. Melandri sieht von der Box ein Zeichen, er soll Guintoli vorbeilassen.  
**17. Runde:** Melandri lässt Guintoli durch.  
**19. Runde:** Klares Signal auch für Baz; er lässt Sykes in der letzten Kurve durch! Guintoli siegt. Neukirchner auf P9.  
**2. Lauf:**  
**Start:** Elias rollt an die Box. Rea wieder vorne, dann Giugliano und Sykes.  
**1. Runde:** Melandri packt Sykes; auch Guintoli geht durch. Neukirchner 15.  
**2. Runde:** Giugliano führt; Lowes out; Neukirchner 13.  
**3. Runde:** Giugliano rutscht in Nürburg weg.  
**5. Runde:** Lanzi schnappt sich in Kurve 1 Davies; Barrier im Kies, fährt weiter.  
**6. Runde:** Neukirchner vor Davies.  
**7. Runde:** Guintoli geht vor Nürburg an Melandri vorbei auf P2; Barrier pfeffert die BMW vor Melbourne raus.  
**9. Runde:** Haslam kommt Sykes immer näher.  
**11. Runde:** Rea stürzt im Nürburg-S – out.  
**12. Runde:** Melandri führt.  
**14. Runde:** Lanzi 5.; Neukirchner 8.  
**16. Runde:** Laverty (6.) in Chateau d' Eau im Kies.  
**17. Runde:** Wieder kommt die Stallorder für Melandri!  
**18. Runde:** Haslam an Sykes vorbei.  
**19. Runde:** Melandri ignoriert die Stallorder und gewinnt. Guintoli P2, dann Haslam und Sykes. ♦ JO

## Superbike-WM

## Corser macht sein Team!



Troy Corser wird Vorzeige-Bayer mit Teamsitz Stephanskirchen

**Beim bayerischen Motorradhersteller BMW gibt es interessanten Neuigkeiten, was die Saison 2015 betrifft.**

BMW-Vertriebs- und Marketingmann Udo Mark war in Magny-Cours, um mit Teams über Details für 2015 zu sprechen. Die Top-News: Das Projekt von BMW-Botschafter Troy Corser steht. Der Aussie wurde vor Magny-Cours beim Ex-BMW-Partner Alpha-Racing gesichtet. In Magny-Cours war es spruchreif: Die Basis der Truppe wird in den modernen Hallen von Sepp Hofmann und Sepp Maier in Stephanskirchen sein.

**Drei BMW für 2015?**

Das «JR-Racing»-Team – das Kürzel steht für Teambesitzerin Joselin Robinson und deren Vater, die aus der dominikanischen Republik stammen – soll mit Josh Brookes und Leon Camier zwei Piloten haben. Im Vorjahr scheiterte das Projekt

am Geld. Jetzt gibt es Geld aus der Karibik. Woher das Sponsoringgeld exakt stammt, wird noch enthüllt. Gemma, die Ex-Frau von Garry McCoy arbeitet ebenfalls mit. Techniker Tom Larsen wird nicht an Bord sein.

Neben JR-Racing scheint einzig BMW Italia mit Sylvain Barrier fix. Über der Toth-Mannschaft steht ein grosses Fragezeichen. Die BMW-Leute gehen von drei S1000 RR am Grid aus.

**«Reiti» in Warteposition**

Dass Markus Reiterberger im Corser-Team eine Rolle spielt, trifft nicht zu. «Reiti» wird mit der Daemen-Truppe noch ein IDM-Jahr mit Wildcard-Auftritten in der WM anhängen.

BMW hat auch abseits des SBK-Paddocks gearbeitet. Dienstag vor Magny-Cours wurde auf der Intermet das revolutionäre Update der S1000 RR mit 6 PS mehr (199) und Features wie elektronischem Fahrwerk präsentiert. ♦ JO

## NACHRICHTEN

## Fall Melandri: Dorna will dazuzahlen!

**Superbike-WM** Marco Melandri hat ungeachtet seiner Top-3-Klausel bereits einen neuen Aprilia-Vertrag, will aber unbedingt in der SBK bleiben. Die Dorna hätte das Team mit Koordinator Giulio Bardi sogar subventioniert. Melandri und Aprilia sind sehr wichtig für die Serie. Diese Woche soll entschieden werden – ob sein Ungehorsam (S. 34) Effekte hat, bleibt offen. Guintoli ist fix bei Honda. Haslam handelt noch mit Barni-Ducati. Loris Baz geht zu Forward-Yamaha.

## Magny-Cours bleibt weiter Fixstarter

**Superbike-WM** Trotz Asien-Erweiterung bleibt das Circuit de Nevers auch nach 2015 Austragungsort eines WM-Meetings. Der Deal wurde bis 2020 verlängert. Die Dorna ist happy. In den vergangenen Jahren stiegen die Besucherzahlen stetig an.

## Rea und Lowes: Gastspiel in der BSB?

**Superbike-WM** Johnny Rea will bis Doha nicht einrostet, hat um eine Wildcard für die BSB in Brands Hatch (19.10.) angefragt. Rea könnte eine Fireblade im offiziellen Team neben Julien da Costa fahren. Auch BSB-Champ Alex Lowes will mit der Suzuki in Brands Hatch antreten. ♦ JO

## KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Johnny Rea hatte vor Magny-Cours viel zu feiern. Sohn Jack wurde ein Jahr alt. Zudem bejubelte Rea den Nachwuchs-Motocross-Titel von Ronald Ten Kates Sohn Mirco.

»» **Superbike-WM** Die Verantwortlichen der Piste von Monza kämpfen immer noch verblissen um ein Comeback im Kalender. Die Rivalen sind Misano/Imola.

»» **Superbike-WM** Beim Medien-Event am Donnerstag spielten die Stars Petanque. Dafür wurde mitten auf der Zielgeraden eine Bahn mit Sand aufgeschüttet.

»» **Superbike-WM** Samstag hat Marco Melandri den offiziellen SBK-Helm von Xlite präsentiert. ♦ JO

## Superbike-WM

## Ein gelungenes Comeback

**Max Neukirchner zeigte mit der 3C-Ducati bei seiner Rückkehr in die Superbike-WM eine sehr solide Leistung.**

Die Panigale war dank Updates und des dreitägigen Mugello-Tests in Magny-Cours durchaus konkurrenzfähig – aber Motor, Chassis und Pirelli-Reifen waren für Neukirchner, Forés und Haudagen Lanzi doch ein völlig neues Paket. Vor allem die enorme

Power des Werks-Aggregats wurde zur Aufgabe der Dateningenieure. «Es fühlte sich wie ein komplett anderes Bike an, ich musste den Fahrstil anpassen», schildert Neukirchner.

Am Freitag war er 12. vor Toni Elías. Auch die 12. Startposition in der Superpole konnte sich sehen lassen. Neukirchner hatte es über Superpole 1 in die Top12 geschafft. Die Daten-Lap-

tops glühten. Auch die Techniker von Ducati-Corse sahen sich die Aufzeichnungen der 3C-Truppe an.



Max Neukirchner

Der Regen am Sonntag drehte ohnehin alles um. Neukirchner leistete sich keinen Fehler. P6 in Lauf 2 vor Kawasaki-Ass Loris Baz tat besonders gut. «Ich kann richtig strahlen. Es ist toll», jubelte Neukirchner, der sein bestes WM-Ergebnis seit 2009 in Va-

lencia holte. «Es war ein Wahnsinns-Wochenende. Das Team hat super gearbeitet, ist völlig k.o. Wir haben so viele Dinge ausprobiert. Auf nasser Piste war es schweineglatt. Ich bin am Ende aber immer besser reingekommen.»

Ob von 3C-Ducati beim WM-Finale in Doha jemand am Start sein wird, ist noch offen. Wie es mit Neukirchner weitergeht, entscheiden sich in den nächsten zwei Wochen. ♦ JO

## Supersport-WM

## Ein «Hammer» und viel Pech

**Während es für Kevin Wahr alles andere als gut lief, preschte der freche Dominic Schmitter zu seinem besten WM-Resultat.**

Die Startplätze 14 und 18 für die beiden Yamaha-R6-Piloten sorgten nicht gerade für Jubelstürme. Vor allem bei Kevin Wahr, der auf P18 mehr als 2 Sekunden auf den entfesselten Cluzel verloren hatte. Dem Schwaben aus Nagold war die dreimonatige WM-Pause zu lang. Im Rennen wollte Wahr wieder mal seine Kämpfer-Qualitäten ausspielen, war zuver-

sichtlich, doch dann war alles in Kurve 1 zu Ende, weil er von Noccas am Boden schlitterndem Bike aberäumt wurde. Im Kies rappelte er sich wieder auf, doch das Bike war krumm.

**Viel zu tun**

Dominic Schmitter hatte mehr Glück. Er fuhr als 14. los, leistete sich auf nasser Piste keinen Fehler, profitierte von den Abflügen von Kennedy, Marias und schliesslich auch Sofuoglu, der bereits klar führte. Der 20-jährige Schweizer sicherte sich auf der Hagn-SKM-Yamaha P10. «Es ist einfach Hammer. Es war

mein erstes Regenrennen mit diesem Bike und schwierig, obwohl ich eigentlich gern im Regen fahre. Im Warm-up war ich nur 22. mit 9 Sekunden Rückstand. In jeder Runde ändert sich hier das Limit und die Elektronik ist wichtig. Ich habe aber aus den Kurven raus viel verloren. Die Zeiten waren sonst für P4-8 gut gewesen. Im Finish hat mich Wilairot überholt. Ich wollte kontern, aber dann wurde das Rennen abgebrochen.»

Mit nur drei WM-Einsätzen und den Rängen 13, 11 und 10 holte sich Schmitter 14 Punkte und WM-Rang 20. ♦ JO



Starker Zehnter: D. Schmitter

**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, Kleinteilsortiment, 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](http://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@dvp.de](mailto:motorsportaktuell@dvp.de)

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

\*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

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

IDM Superbike

# Neue Warteschleife

**Markus Reiterberger wird ein drittes Jahr in der IDM Superbike fahren. In der WM ist kein permanenter Platz für ihn da. Noch nicht.**

Auf der InterMot in Köln wurde es für Markus Reiterberger zur Gewissheit: Aus einer kompletten Saison in der Superbike-WM wird 2015 nichts.

Monatlang hatte Teamchef Werner Daemen versucht, seinen Schützling, der 2013 als Rookie auf Anhieb den IDM-Titel holte, in eine WM-Mannschaft zu transferieren. Zwischen dem Belgier und BMW Italia liefen die Drähte heiss. Doch seit letzter Woche weiss Daemen, dass BMW Italia kein Geld für einen zweiten Fahrer hat. Allein die Kosten für den ersten Piloten werden mit 600 000 Euro kalkuliert.

Ex-Superbike-Weltmeister Troy Corser, der 2015 mit einem eigenen BMW-Team an den Start geht, will einen erfahrenen Piloten haben. «Das ist Markus mit seinen 20 Jahren nicht», ist Daemen bewusst.

Doch die Enttäuschung, dass Reiterberger erneut eine Warteschleife drehen wird, hält sich in Grenzen. «Wenn der Junge 30 Jahre alt wäre, hätten wir ein Problem, aber jetzt ist er gerade einmal 20.»

Reiterberger wird also 2015 seine dritte IDM-Saison in der Superbike-Klasse bestreiten.

IDM Superstock

# Zwischen den Stühlen



Wohin geht der Weg für Marco Nekvasil?

Der vor zwei Wochen gekürte IDM-Superstock-1000-Meister Marco Nekvasil hängt zwischen den Stühlen. Vor drei Wochen testete der 17-Jährige vom Team Interwetten Racing by Fritze Tuning in Brünn zum zweiten Mal eine Moto2-Maschine. Ex-Racer Peter Rubatto stellte ihm eine FTR-Honda zur Verfügung. Der Wechsel in die spanische Moto2-Meisterschaft wäre für den jungen Österreicher ein Thema. Andererseits steht Nekvasils Manager Andreas Bronnen mit IDM Superbike-Team-



Tanz auf drei Hochzeiten: Markus Reiterberger

«Das ist die beste Option, denn die Spitze ist dort mittlerweile hochkarätig.» Die Befürchtungen, dass Reiterberger den Titel von 2013 auf der BMW S 1000 RR im Spaziergang verteidigen könne, weil ihm die Gegner fehlen, trat nicht ein. Im Gegenteil: Mit der Ducati-Fraktion, bestehend aus Xavi Forés und Max Neukirchner vom 3C-Racing Team, kamen Kaliber mit WM-Hintergrund ins IDM-Feld. Reiterberger holte drei Saisonsiege, aber ansonsten biss er sich die Zähne an der Konkurrenz aus. Für den Bayern war es die beste Schule überhaupt «mit geilen Zweikämpfen», wie er selbst sagt. Reiterberger war der Einzige, der dauerhaft mit den 1199 Panigale R-Jungs mithalten konnte.

Dieses Szenario wäre auch für 2015 denkbar. Denn das 3C-Ra-

cing Team denkt ebenso über einen Verbleib in der IDM nach. Zusätzlich sollen Wild-Card-Einsätze in der Superbike-WM auf dem Zettel stehen. Genau wie bei Reiterberger. Daemen geht von vier bis fünf WM-Auftritten aus.

## Langstrecke bringt Geld

Geld verdienen soll Reiterberger, der 2015 als Profi antreten wird, in der Langstrecken-WM. Seine Endurance-Premiere hatte Reiterberger beim 8-h-Rennen bei der Speedweek in Oschersleben. Ausbeute: Sieg in der Stocksport-Klasse.

«Das wird der richtige Weg sein», meint Daemen. «Auch auf der Langstrecke kann Markus Erfahrungen sammeln. Hoffentlich überschneiden sich die Termine nicht mit der Superbike IDM.» ♦ AWI

IDM Moto3

# Sichtung

Das Freudenberg-Team wird im kommenden Jahr bis zu drei Fahrer auf einer Standard-Honda in der Moto3-Klasse einsetzen. Teamboss Carsten Freudenberg. «Wir machen momentan eine Art Sichtung und bieten auch Interessenten aus dem ADAC Junior Cup die Gelegenheit, so ein Motorrad auszuprobieren.» Teamfahrer Jonas Geitner probierte indessen letzte Woche im tschechischen Most die neue Moto3 von KTM sowie eine Supersport-Yamaha aus. Eine Rückkehr aus der spanischen Moto3-Meisterschaft in die IDM ist denkbar. ♦ AWI



Carsten Freudenberg

Strassen-SM

# 2. Titel für Sennhauser

Mit dem zweiten Superstock-1000-Titel in Folge für den Zürcher Lorenz Sennhauser (Team ASR-BMW RR Power Team) endete vor zehn Tagen auf dem Slovakiaring die nationale Schweizer Strassenmeisterschaft, die 2014 im Rahmen der Rundenstrecken-Trainings von Valentinos ausgetragen wurde. 15 Punkte hatten Sennhauser vor dem Finale noch gefehlt, um seinen stärksten Gegner, den Kawasaki-Piloten Tiziano Amicucci, hinter sich zu halten. Bereits im ersten Rennen am Samstag sicherte sich Sennhauser mit einem klaren Start-Ziel-Sieg den Titel vorzeitig, obwohl Amicucci von der Pole-Position aus gestartet war. Auch im zweiten Rennen konnte Sennhauser Amicucci hinter sich halten und gewann erneut.

Den Superstock-600-Titel hatte sich der junge Waadtländer Bryan Leu (Yamaha) bereits vor dem Finale gesichert. ♦ ML



Superstock-Meister Sennhauser

BSB

# Endspurt

Das Finale der British Superbike Championship am 19. Oktober in Brands Hatch wird ein Krimi. Zum einen trennt die ersten beiden der Meisterschaft, Shayne Byrne (Kawasaki, 632 Punkte) und Ryuichi Kiyonari (BMW, 620 Punkte) nur ein Wimpernschlag, zum anderen haben sich die WM-Stars Johnny Rea und Alex Lowes per Wildcard angemeldet.

Beim vorletzten Rennwochenende in Silverstone bekämpften sich Byrne und Kiyonari im ersten Rennen bis zum Zielstrich, doch auch Yamahas Yosh Brookes mischte mit ihnen mit. Im Ziel schlug Byrne Kiyonari um 0,084, Brookes um 0,368 Sekunden. Im zweiten Rennen bekriegten sich diese drei Piloten nicht weniger heftig, doch diesmal purzelte Brookes aus dem Sattel und Kiyonari drehte im Zieleinlauf den Spieß um und gewann 0,074 Sekunden vor Byrne. Wirklich schöne Aussichten für das Finale. ♦ IP

NACHRICHTEN

# Mehr Power im European Junior Cup

European Junior Cup 2015 werden die im Rahmen der Superbike-WM ausgetragenen Rennen der Nachwuchsserie für 14- bis 19-Jährige nicht mehr mit zahmen Honda CB 500-Twins, sondern mit 79 PS starken und 173 kg schweren CB 650-Vierzylindern desselben Herstellers ausgetragen. Der 2012 vom diesjährigen Supersport-Weltmeister Michael van der Mark gewonnene Cup wird 2015 erneut von Pata unterstützt, gefahren wird mit identischem Material und Pirelli-Reifen. Infos für Interessierte: [www.europeanjuniorcup.com](http://www.europeanjuniorcup.com)

# Langstrecken-WM 2015: Fünf Termine

Endurance-WM Die 2013 und 2014 mit nur vier Veranstaltungen bestückte Langstrecken-WM wird 2015 voraussichtlich auf fünf Events aufgestockt. Die legendäre, südfranzösische Endurance-Strecke Paul Ricard bei Le Castellet, auf der von 1978 bis 1999 vor teilweise weit mehr als 100 000 Fans der prestigeträchtige Bol d'Or ausgetragen wurde, kehrt in den Kalender zurück. Die Endurance-WM-Termine für 2015: 18./19.4. Le Mans/F (24 h); 6./7.6. Magny-Cours/F (12 h); 26.7. Suzuka/J (8 h); 22.8. Oschersleben/D (8 h), 19./20.9.; Le Castellet (24 h). ♦ ML

KOMPAKT

»» IDM Supersport Meister Marvin Fritz bleibt Bayer-Bibox und Yamaha Team sowie Marke treu, steigt aber für die Saison 2015 mit einer YZF-R1 in die Klasse Superstock 1000 auf.

»» IDM Superstock 1000 Partytime mit Meister Marco Nekvasil. Am kommenden Samstag steigt im österreichischen Andorf bei Tuner Fritz Schwarz um 19 Uhr die grosse Saison-Abschlussfeier.

»» IDM Superbike Das Kawasaki Weber Diener Racing Team will den Australier Damian Cudlin halten, kommt aber wegen des noch fehlenden Technischen Reglements der Superbike IDM für 2015 bei den Verhandlungen nicht weiter. ♦ AWI

Enduro-DM Tuchem

# Ausfall nach neun Jahren

Von ROBERT PAIRAN

**Nach dem technischen Ausfall von Marcus Kehr könnte in der Deutschen Enduro-Meisterschaft eine Vorentscheidung zu Gunsten seines langjährigen Kontrahenten Dennis Schröter gefallen sein.**

Schröter hatte sich schon das gesamte Jahr über sehr stark gezeigt und war auch bereits dabei, den Lauf in Tuchem vor dem Titelverteidiger Kehr zu gewinnen. Dieser hatte zwar mit knappem Vorsprung noch den vorabendlichen Prolog für sich entscheiden können, geriet doch schon bald ins Hintertreffen. In der dritten Sonderprüfung rettete sich der Sherco-Pilot dann nur noch ins Ziel, seine Kupplung hatte offensichtlich den Geist aufgegeben – und an eine Reparatur war auf offener Strecke nicht zu denken. Für Kehr war es der erste Ausfall in der DEM seit neun (!) Jahren.

Durch den Ausfall von Kehr gewann Schröter in der E3-Klasse und im Deutschen Enduro-Championat (der Meisterschaft aller Klassen) einen gehörigen Vorsprung, doch will

der Husqvarna-Fahrer zwei Läufe vor Schluss noch nicht von einem möglichen Titelgewinn reden. Zu viele Rückschläge hatte er selbst in den letzten Jahren einstecken müssen.

Am Ende des Tages war Edward Hübner bis auf neun Sekunden an Schröter herangefahren: Der KTM-Fahrer war in allen vier Enduro-Prüfungen schneller als der Husqvarna-Pilot. Das entschuldigte dieser mit dem nötigen Respekt, dem er den vielen Bäumen in diesem schnellen Test entgegenbrachte: «So etwas kann man nur international lernen, hier kann man so was nicht trainieren.»



D. Schröter

### Bestzeit für Neubert

Wie das mit internationaler Erfahrung geht, zeigte Marco Neubert gleich im ersten Durchgang: Der Yamaha-Fahrer, der auch in der Europameisterschaft aktiv ist und dort regelmässig auf dem Treppchen steht, legte gleich in der ersten Runde Bestzeit vor. Allerdings büsste er dort im dritten Durchgang auch 30 Sekunden ein, weil er in einen Graben rutschte, aus dem er sich alleine nicht befreien konnte – und wobei ihm ein Streckenposten helfen musste. Trotzdem: am Ende mit Rang 2

in der E3-Klasse sein bestes Saisonergebnis.

In der E2-Klasse verlor Davide von Zitzewitz nach einem Überschlag im Prolog 17 Sekunden auf den führenden Andreas Beier. Doch dieser war am Wettbewerbstag völlig neben der Rolle: «Ich fühle mich einfach nicht wohl und finde keinen Rhythmus», diagnostizierte er sein schwaches Abschneiden. Dagegen fuhr Zitzewitz nicht nur in der Klassenwertung an die Spitze, sondern auch im Championat auf den dritten Gesamtrang!

Mit seinem zweiten Platz im Championat gewann Hübner auch die E1-Klasse und baut seinen Vorsprung in der Meisterschaft weiter aus. Sein Konkurrent Derrick Görner hatte sich in der ersten Sonderprüfung die linke Schulter heftig angeschlagen und konnte nur mit Schmerzmitteln seinen zweiten Tagesrang retten. Besonderes Pech hatte der DM-Dritte Christian Weiss, der nach einem Sturm im Prolog den Schalter des Anlassers gequetscht hatte und dieser nun über 20 Minuten lang lief – und aufgrund der ungewohnten Belastung seine Einzelteile im Motor verstreute. So konnte er zwar am Wettbewerbstag noch starten, doch stellte die Husqvarna in Runde 2 den Dienst ein. ♦



Starke Leistung: Edwin Hübner gewinnt in Tuchem die E1-Klasse

### ENDURO-DM / Resultate

Tuchem: 4. Oktober 2014; 3 Runden à 49 km; Wetter/Piste sonnig/sandig, 17 Grad  
**Klasse Enduro I (8 Fahrer gestartet, 7 gewertet):** 1. Edward Hübner (KTM) in 46:55,44 min; 2. Derrick Görner (Husqvarna) +1:34,13 min; 3. Jonathan Rosse (Yamaha), +2:33,34 min; 4. Jörg Hausteil (KTM); 5. Tim Apolle (Husqvarna); 6. Maik Schubert (KTM); 7. Michael Röhr (Sherco).  
**Stand (nach 5 von 10 Läufen):** 1. Hübner, 166 Punkte; 2. Görner 161; 3. Hausteil 128; 4. Weiss 122; 5. Röhr 108; 6. Schubert 97; 7. Apolle 93; 8. Lang 60; 9. Kradorf 43.  
**Klasse Enduro II (16 Fahrer gestartet, 13 gewertet):** 1. Davide von Zitzewitz (KTM) in 48:20,06 min; 2. Andreas Beier (Husqvarna) +33,17 sec; 3. Nick Emmrich (Husqvarna), +1:53,86 min; 4. Bruno Wächter (KTM); 5. Nico Rambow (KTM); 6. Mark Risse (TM); 7. Markus Ludwig (GasGas); 8. Sebastian Stube (Husqvarna); 9. Andre Engelmann (Husaberg); 10. Andy Pitsch (Husqvarna); 11. Andreas Hassenpflug (Husqvarna).  
**Stand (nach 7 von 10 Läufen):** 1. Beier, 166 Punkte; 2. von Zitzewitz 161; 3. Emmrich 122; 4. Hartmann 120; 5. Wächter 146; 6. Rambow 86; 7. Ludwig 80; 8. Hassenpflug 69.  
**Klasse Enduro III (12 Fahrer gestartet, 11 gewertet):** 1. Dennis Schröter (Husqvarna) in 46:45,63 min; 2. Marco Neubert (Yamaha), +1:45,10 min; 3. Jan Schäfer (KTM), +32,19; 4. Björn Feldt (KTM); 5. Pascal Springmann (Beta); 6. Kenny Löttsch (KTM); 7. Tilman Krause (Beta); 8. Gerrit Helbig (KTM); 9. Maik Scheffler (Husqvarna); 10. Sirko Bühnemann (GasGas); 11. Leonhard Blaack (Beta).  
**Stand (nach 7 von 10 Läufen):** 1. Schröter 172; 2. Kehr 135; 3. Feldt 130; 4. Schäfer 126; 5. Neubert 121; 6. Krause 117; 7. Löttsch 97; 8. Springmann 95; 9. Blaack 80; 10. Helbig 72.  
**Enduro-Championat:** 1. Schröter in 46:45,63 min; 2. Hübner +9,81 sec; 3. von Zitzewitz +1:34,43 min; 4. Görner; 5. Neubert; 6. Schäfer; 7. Beier; 8. Rosse; 9. Feldt; 10. Emmrich.  
**Stand (nach 7 von 10 Läufen):** 1. Schröter, 535 Punkte; 2. Hübner 475; 3. Beier 465; 4. Zitzewitz 452; 5. Kehr 447; 6. Görner 447; 7. Feldt 388; 8. Schäfer 376; 9. Neubert 362.  
**Nächster Lauf:** 11./12. Oktober 2014, Stretlbeg Internet: www.enduro-dm.de

### Freestyle-Motocross-WM Köln

# Maikel Melero vorne

**Nach viermonatiger Pause in der Freestyle-Motocross-WM baute Gesamtleder Maikel Melero aus Spanien mit einem klaren Sieg über den Australier Rob Adelberg in Köln seinen WM-Vorsprung auf 14 Punkte aus. Lokalmatador Hannes Ackermann wurde hervorragender Sechster.**

Die Lokalmatadoren hatten sich einiges vorgenommen. So hob sich Hannes Ackermann seine Trickpremiere für den Double-up-Sprung auf. Hier zeigte er den Rowdowa-Backflip, den aktuell nur zwei Fahrer auf der Welt springen. Das ebnete dem Thüringer den Weg ins Finale. Dort feuerten die Freestyler Trickpremierer im Minutentakt ab. Nachdem Hannes Ackermann erneut den Rowdowa-Flip zeigte, zog Petr Pilat einen Deadbody-Flip. Daraufhin

sprang David Rinaldo die erste California Roll in der Geschichte der Night of the Jumps. Doch das sollte für ihn nicht zum Sieg reichen, weil die Judges Rob Adelberg mit Cliffhanger-Flip, Tsunami-Flip und dem 1-Handed-Tsunami höher bewerteten. Doch auch der Australier siegte nicht; Er wurde von Maikel Melero überflogt, der noch bessere Tricks konnte und sechs Punkte mehr ergatterte. ♦



Adelberg, Melero, Rinaldo

### FREESTYLE-MOTOCROSS-WM / Resultate

Köln (D): 4. Oktober 2014, 6. WM-Wettbewerb  
**Qualifikation:** 1. Remi Bizouard (F), Kawasaki, 338 Punkte; 2. Rob Adelberg (AUS), Yamaha, 336; 3. Maikel Milero (E), KTM, 333 Punkte; 4. Davide Rinaldo (F), Yamaha, 330; 5. Petr Pilat (CZ), KTM, 327; 6. Hannes Ackermann (D), KTM, 310; 7. Brice Izzo (F), Yamaha, 307; 8. Jose Miralles (E), KTM, 306.  
**Finale:** 1. Melero, 395 Punkte; 2. Adelberg 389; 3. Rinaldo 387; 5. Bizouard 341; 6. Ackermann 335.  
**WM-Stand (nach 6 von 10 Wettbewerben):** 1. Melero, 94 Punkte; 2. Danny Torres (E), KTM, 80; 3. Bizouard 78; 4. Libor Podmol (CZ), Yamaha, 76; – Ferner: 8. Ackermann 39.  
**Nächster Wettbewerb:** 1. 11. 2014, Shenzhen/RC Internet: www.nightofthejumps.com

### Cross-Country-Rallye-WM Marokko

# Coma vorerst Dritter

Nach zwei Siegen in den ersten beiden von insgesamt sechs Etappen der letzten Cross-Country-WM-Rallye der Saison in Marokko führt der spanische Hondafahrer Joan Barreda mit zwei Minuten Vorsprung das Gesamtklassement vor seinem chilenischen Teamkollegen Jeremias Israel an. Dritter ist der Ex-Weltmeister und mehrfache Rallye-Dakar-Sieger Marc Coma auf der Werks-KTM, der beide Etappen als Dritter beendete.

In die erste Etappe von Erfoud nach Damia über 321 Kilometer (davon 276 km Spezialprüfung) musste Coma vom 15. Startplatz aus starten und schluckte so jede Menge Staub seiner vor ihm gestarteten Konkurrenten, weil die Startreihenfolge umgekehrt zum aktuellen WM-Stand festgelegt wurde. Der Spanier führt die WM vor dem letzten



Joan Barreda

Lauf mit zehn Punkten Vorsprung vor dem Portugiesen Paulo Goncalves an, der in der ersten Etappe auf Rang 2 ins Ziel kam und in der zweiten Etappe von Erfoud nach Merzane Sechster wurde, was vorerst Rang 6 im Gesamtklassement mit 6:10 min Rückstand auf Barreda bedeutet. Vorjahressieger und -Weltmeister Goncalves stoppte während der Etappe ausserplanmässig, weil er das Abrollgerät seines Navigationsaufschriebs reparieren musste. «Der Rückstand von über sechs Minuten ist nicht so gravierend,» tröstete sich Goncalves. «Es liegen noch vier Tagesetappen vor uns und ich kann wieder aufholen. Wichtig ist, dass unser Team heute perfekt zusammengearbeitet hat.» Sein junger Teamkollege Esquerrie wurde erneut Etappenzweiter. ♦ PV

## Speedway-Bundesliga Landshut/Brokstedt

## Die «Teufel» entthront

Von THOMAS SCHIFFNER

In den zwei dramatischen Bundesliga-Finals setzte sich Brokstedt erst im Rückkampf gegen die Landshut «Devils» durch und holte seinen ersten Titel seit 17 Jahren.

Am Nationalfeiertag (3. Oktober) gab es beim Hinkampf in Landshut-Ellermühle schon im zweiten Heat einen vorentscheidenden Zwischenfall, als alle drei ausländischen Topfahrer (Renat Gafurov/Landshut, Jason Doyle und Peter Kildemand/Brokstedt) nach heftigem Crash am Boden lagen. Gafurov musste mit ausgekugelter Schulter aufgeben und konnte auch beim Rückkampf in Brokstedt nicht starten. Der Däne Kildemand bekam wegen einer Gehirnerschütterung Startverbot für weitere Rennen. Landshut setzte fortan seine Nummer 6, Mark Riss, dreimal ein, der unglaubliche elf Punkte erfuhr.

## Kantersieg im Rückkampf

Brokstedt hatte keinen Reservisten dabei und konnte zweimal nur einen Fahrer auf die Bahn schicken. Die starken «Devils» gewannen trotz eines Joker-Sieges des Brokstedter Aussies Jason Doyle das Match mit beruhigendem Vorsprung



Die Garanten für Brokstedts Titel: Miskowiak und Kylmäkorpi vor dem Landshuter Deddens

von 50:43. Das, obwohl Michael Härtel in Lauf 13 mit Partner Mark Riss kollidierte und wegen kurzer Bewusstlosigkeit bis Samstag ins Krankenhaus musste.

Landshut ersetzte beim Rückkampf Härtel durch Langbahn-Weltmeister Erik Riss und Gafurov durch Lebedevs. Doch die «Wikinger» fuhren mit Robert Miskowiak und Joonas Kylmäkorpi wie entfesselt und führten nach Heat 4 mit 20:4! Trotz überragender Leistungen von Smolinski und Erik Riss gewannen die «Wikinger» mit 53:40 und

konnten den Rekordmeister überholen und damit nach fünf Titeln in Folge entthronen. Für

das holsteinische Team von Sabrina Harms ist es der erste Titel seit 1997. ♦

## SPEEDWAY-BUNDESLIGA / Resultate

Landshut: 3. Oktober 2014, Finale 1, Bahnlänge: 393 Meter, Wetter: sonnig, 17 Grad

1. AC Landshut, 50 Punkte: Martin Smolinski 12, Renat Gafurov 0, Christian Hefenbrock 12, Michael Härtel 9, Rene Deddens 6, Mark Riss 11.

2. MSC Brokstedt, 43 Punkte: Jason Doyle 21, Peter Kildemand 0, Matthias Kröger 6, Tobias Kroner 6, Kai Huckenbeck 10.

Brokstedt: 5. Oktober 2014, Finale 2, Bahnlänge: 400 Meter, Wetter: sonnig, 14 Grad

1. MSC Brokstedt, 53 Punkte: Robert Miskowiak 13+1, Joonas Kylmäkorpi 15+2, Matthias Kröger 3, Tobias Kroner 11+2, Kai Huckenbeck 11.

2. AC Landshut, 40 Punkte: Martin Smolinski 17, Andrzej Lebedevs 8+1, Erik Riss 11, Mark Riss 1, Rene Deddens 3.

Endstand: 1. Brokstedt, 96 Punkte; 2. Landshut, 90 Punkte.

Internet: www.speedwaybundesliga.de

## Speedway-Junioren-WM Pardubice

## Plus eins für Piotr Pawlicki

Piotr Pawlicki sicherte sich in Pardubice mit Platz 3 seinen ersten U21-Einzel-Weltmeistertitel. Letztes Jahr war der 19-Jährige noch Vizeweltmeister.

2013 war der U19-Europameister von 2011 noch um einen Punkt an Landsmann Patryk Dudek gescheitert. In das dritte und letzte Finale am Samstag in Pardubice ging der Pole mit sieben Punkten Vorsprung auf Landsmann Kacper Gomolski. Gomolski gewann das Rennen in Pardubice mit 13 Punkten, doch



Piotr Pawlicki

Pawlicki hatte ihn im direkten Vergleich geschlagen. Ein Stechen um Platz 2 gewann der Däne Mikkel Michelsen gegen Pawlicki, doch der «kleine» Bruder von Przemyslaw holte die Einzel-WM nach dem U21-Team-WM-Titel letztlich mit

sechs Punkten mehr als Gomolski.

## Holder gewinnt Goldhelm

Local Heroe Vaclav Milik enttäuschte auf der Heimbahn und wurde als Achter letztlich mit zwei Punkten Rückstand auf Michelsen enttäuschter WM-Vierter.

Das «Zlata Prilba Pardubice», das grösste offene Speedwayrennen der Welt, gewann am Sonntag im Sechserfinale der Australier Chris Holder vor Fredrik Lindgren und Jurica Pavlic. Mit Holders erstem Sieg bei der 66. Goldhelm-Auflage folgte er seinem gesperrten Landsmann Darcy Ward, der letztes Jahr gewonnen hatte. Tobias Busch schied in der Vorrunde aus. Christian Hefenbrock und Kevin Wölbart scheiterten unter den letzten 24 im Viertelfinale. ♦ TS



Platz drei reichte: Piotr Pawlicki neuer Junioren-Weltmeister

## SPEEDWAY-U21-WM / Resultate

Pardubice (CZ): 4. Oktober 2014, Bahnlänge: 391,5 Meter, Wetter: sonnig, 18 Grad

1. Kacper Gomolski (PL), 13 Punkte; 2. Mikkel Michelsen (DK), 12+3; 3. Piotr Pawlicki (PL), 12+2; 4. Nicklas Porsing (DK), 11; 5. Jacob Thorsell (S), 10; 6. Krystian Pieczek (PL), 9; 7. Fredrik Engman (S), 8; 8. Vaclav Milik (CZ), 8; 9. Lasse Bjerre (DK), 8; 10. David Bellego (F), 7; 11. Mikkel Bech (DK), 7; 12. Eduard Krmar (CZ); 6; 13. Nikolaj Busk Jacobsen (DK), 6; 14. Szymon Wozniak (PL), 2; 15. Jonas B. Andersen (DK), 1; 16. Gino Manzares (USA), 0.

WM-Endstand nach 3 Rennen: 1. Pawlicki, 42 Punkte; 2. Gomolski 36; 3. Michelsen 35; 4. Milik 31; 5. Porsing 28; 6. Pieczek 26; 7. Thorsell 26; 8. Bjerre 24; 9. Wozniak 21.

## NACHRICHTEN

## Dennis Ullrich wechselt zu Suzuki

MXGP Dennis Ullrich fährt 2015 in Gelb. Der zweifache ADAC-Motocross-Masters-Champion wird schon beim Supercross in der Stuttgarter Schleyerhalle am 14./15. November sein Debüt für das Castrol-Suzuki-Team geben. Der 21-Jährige aus Saarlouis soll die komplette MXGP-WM mit Unterstützung von Suzuki-Europa fahren.

## Jordi Tixier debütiert mit Kawasaki in Lille

MX2 Jordi Tixier wird seinen MX2-WM-Titel mit dem neu benannten Monster-Energy-Kawasaki-MX2-(bisher CLS)-Team verteidigen. Sein Debüt in Grün gibt der Franzose am 15./16. November beim Supercross Bercy, das in diesem Jahr wegen Renovierung der Pariser Arena im überdachten Fussballstadion des FC Lille stattfinden wird.

## German Cross Country in Bühlertann

GCC Beim GCC-Finale in Bühlertann verteidigte der Ungar Kornel Nemeth mit einem weiteren Tagessieg seinen Meistertitel. Nach mässigem Start erkämpfte er sich eine Runde später die Führung von Dennis Baudrexel, der als Gaststarter mit dabei war. Gesamttrang 2 ging an Michael Herrmann. ♦ AH/RP

## KOMPAKT

»» Eisspeedway-WM Die GP-Rennen 2015 finden in Krasnogorsk/Russland am 31. Januar/1. Februar, in Togliatti/Russland am 7./8. Februar, in Almaty/Kasachstan am 14./15. Februar, in Assen/Niederlande am 7./8. März und in Inzell/Deutschland am 14./15. März. statt.

»» Speedway Der Pole Krystian Pieczek gewann im tschechischen Pardubice das «Goldene Band» im WM-Finale der Junioren vor Vaclav Milik und Zdenek Holub. Erik Riss schied im Halbfinale aus.

»» Speedway Aleksander Conda aus Slowenien gewann das Rennen um den «Silbernen Stahlschuh» in Meissen vor Ronny Weis und Norbert Magosi aus Ungarn. ♦ TS

**MOTOR  
SPORT**  
aktuell

# MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



**Audi**

[www.mariani.de](http://www.mariani.de)



**Wir machen den Sound...seit 1985** Sound (auch für Dieselfahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik), Edelstahl-Anlagen in S- und RS-Optik, Fahrwerk, Leistung, Rad-Reifen. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Rubrik BMW, Maserati, Mercedes, VW). Mit uns kan man(n) reden! Tel. 05264/8601 H

**Ankauf aller Audi**

Tel./Fax 0208/32420 H

**BMW**

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

435d, Bj. 2/14, 9000 km, mineral, Leder, M-Paket, Holz, Wi-Räder usw., kein Navi, FP 59.000,- €. Tel. 0178/7170758

[www.mariani.de](http://www.mariani.de)



**Der Maßschneider unter den Konfektionären.** Sound nach Ihren Vorstellungen gefertigt (auch für Dieselfahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik) Edelstahl-Anlagen in M-Technik oder 50i Optik. Individuelle Komplettumbaulösungen nach Ihrem Wunsch umgesetzt. 30 Jahre Erfahrung sprechen für sich! (siehe Rubrik Audi, Maserati, Mercedes, VW). Tel. 05264/8601 H

**Z4 30i**, Automatik, EZ 11/09, 33.000 km, Garagen 2. Wagen, kein Winterbetrieb, Zustand techn. + optisch neuwertig, unfallfrei, 23.850,- €. Telefon 06163/910410 oder 0170/3149959

[bmw-gebrauchtwagen.biz](http://bmw-gebrauchtwagen.biz) H

**635 CSI**, orig. 47.000 km, perf. Zust., kpl. M-Ausst., Klima, ESD, 5-Gg., dt. Fzg., 49.500,-. Tel. 0172/7606971



**840 Ci 4.4 Steptronic**, Bj. 06/96, dt. Fzg., 1. Hand, orig. nur 19.000 km, cosmoschwarzmet., Leder silbergrau, Erstlack, abs. orig. wie neu. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 H

[www.schaefer-automobile.de](http://www.schaefer-automobile.de) H

**Jetzt Anhängerkupplung BMW 6er** vollversenkbar/nicht sichtbar, in 2 Std. montiert, inkl. TÜV. Tel. 09933/902023, [www.kupplung-vor-ort.com](http://www.kupplung-vor-ort.com), Ihre Einbauprofis in Niederbayern H

**BMW Alpina**

**Ankauf aller BMW**

Tel./Fax 0208/32420 H

**Bugatti**

[www.bugatti-dealer.com](http://www.bugatti-dealer.com)

Tel. (+49) 6431/529519 H

**Cobra**

[www.cobra-cn.de](http://www.cobra-cn.de) ... simply the best H

**Daihatsu**

[www.daihatsuservice.de](http://www.daihatsuservice.de) H

**Ferrari**



**512 BB Vergaser**, Bj. 09/80, rot, Leder schwarz, 2. Hand, orig. 53.000 km, lückenlose Historie vorhanden, unfallfrei, abs. original Sammlerzustand. André Thonemann Sportwagen Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, 06081/964689 H

Gebrauchteile für 328/348/355/360/360 CH/550. [www.ub-unfallwagen.de](http://www.ub-unfallwagen.de) H

**Geländewagen**

**Ankauf aller Geländewagen**

Tel./Fax 0208/32420 H



**Off-Road-Promotion-Begleitfahrzeug**, M. A. N. 13.250 TGM, 4x4, EZ 11/12, hochgeländegängig, sehr gute Ausstattung, 92.700,- EUR (MwSt. awb). KFZ Wirbeleit, Medlinger Str. 28, 89567 Sontheim, [www.kfz-wirbeleit.de](http://www.kfz-wirbeleit.de), Tel. 07325/3335 H

**Jaguar**



**FUHRMEISTER** MZ - Hechtsheim **LAND-ROVER** **JAGUAR** [www.fuhrmeister.de](http://www.fuhrmeister.de)

**XFR-S**, EZ 12/13, 8500 km, 405 kW, max. 300 km/h, Performance-Abgasanlage, Carbon-Soft-Grain-Leder, VB 78.880,- € (MwSt. awb.). Fuhrmeister Exclusive Automobile GmbH & Co. KG, Robert-Bosch-Str. 7, 55129 Mainz, T. 06131-581011, [www.fuhrmeister.de](http://www.fuhrmeister.de) H

mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 22851

**Maserati**



**Italienisches Design in deutscher Perfektion...seit 1985.** Sound unter Beibehaltung der Serienoptik und der Klappensteuerung. Von etwas lauter als Serie bis zum Formel 1 Sound. Optikänderung der Auspuffanlage nach Ihren Wünschen Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV (siehe Audi, BMW, Mercedes, VW). Tel. 05264/8601 H

**Mercedes**

[www.mariani.de](http://www.mariani.de)



**CLA 250 mariani Komplettumbau 45 AMG-Styling**, Rad-Reifen, Fahrwerk, Sportauspuff, 7-G DCT, Rückfahrkamera, Garantie. EZ: 06/2013, 50.000 km, (155 kW) / (211 PS), 48.500,- €. M. Mariani, Am Rachenbornbach 11, 32689 Kalletal. Tel. 05264/8601 H

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

**Ankauf aller Mercedes**

Tel./Fax 0208/32420 H



**Design. Innovation. Beständigkeit... seit 1985.** Sound nach Ihren Vorstellungen gefertigt (auch für Dieselfahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik) Edelstahl-Anlagen in 4-Rohr sowie 63 und 65 AMG Optik, AMG-komplettumbauten. Geht nicht gibt's nicht (siehe Rubrik Audi, BMW, Maserati, VW). Tel. 05264/8601 H

**MB Automatik-Getriebe** mit Wandler für DB 600 W100 184 kW (250 PS), auch DB 300 SEL 6,3 L mögl., 8000 km, VB 2000,- €. Tel. 0511/6477492

[www.autoteileluecke.eu](http://www.autoteileluecke.eu), Dichtungen usw. H



**300 SE Coupé**, EZ 9/64, 7000 km, 170 PS, grau-olive, Leder, VB 50.000,-. 0176/21954655 [wolf.bartenbach@t-online.de](mailto:wolf.bartenbach@t-online.de)  
mehr: [automarkt.auto-motor-und-sport.de](http://automarkt.auto-motor-und-sport.de) Nr. 22922

## Mercedes



**S 500 Lang**, EZ 10/2003, 185.000 km, dunkelblau-met., Vollausst., Leder beige, el. Sitze, Navigation, SSD, Standheiz., 2. Hand, 8-fach bereift, etc., Topzustand, 12.900,- €. Telefon 0721/3545470

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

**A 180**, neues Modell/Kombilimousine, Neuwagen (aus Gewinn), nachtschwarz, Benzin, 90 kW (122 PS), 5-tür., 6-Gang-Schaltung, Radio 5 USB, Klima, ECO, verstellbares Lenkrad, LP 24.454,-, f. 19.000,-. Tel. 0611/561888

## Motorräder

www.motoparts4u.de H

## Porsche



**911 Carrera Coupé Facelift**, EZ 03/2010, 58000 km, 254 kW (345 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 51.950,- € (MwSt. awb.) Fa. Vinzenz Lenort, Maybachstraße 8b, 51381 Leverkusen, Tel. 02171-580621 o. 0171/4211907 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22710

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

**Porsche 356/911-Raritäten-Sammlung** - von privat umständehalber an Sammler/Investor mit Kapitalnachweis zu verkaufen. Einzelstücke/Sonderfahrzeuge in exzellentem Originalzustand - sehr niedrige Laufleistungen. Nur ernstgemeinte Anfragen - kein Bildversand! Chiffre MK11/1111125

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

www.autoteileluecke.de Tel. 05706/391794 H

NIEDERHOF  
KOHLEFASERTECHNIK  
www.Niederhof.com

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

**2 Bremscheiben Carbon** für 997, hinten, original und neu, Porsche-Rechnung (NP 8282,- €), Pr. VS. Tel. 0171/6298663



**997 Targa 4**, EZ 07/2008, 89.000 km, 345 PS, blau-met., Volleder beige, PDK, PCCB Keramikbremse PCM3, Sportauspuff, Approved1215, 49.500,- €, MwSt. awb. Tel. 0172/8460661

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



**CAYENNE S Diesel V8 4,2 TDI NEUWAGEN** keine Zulassung, 382 PS, schwarz, Luftfederung, Vollleder, Panorama SD, Xenon, Navi, 20", 85.600,- MwSt. awb., von privat. Tel. 0211/400450

Ankauf aller Porsche Tel./Fax 0208/32420 H

Original Porsche-Winterradsätze für alle aktuellen Modelle, auch Macan. www.insiderfelgen.de H



**997 Carrera Cab.**, 04/2008, 62.920 km, Xenon, Navi, Vollleder, 48.950,- €, Ust. awb., Concept4Cars e.K., Lise-Meitner-Str. 3, 45768 Marl, 2365/9242244, concept4cars.de H

## Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

**FEUERLÖSCHER**  
BERATUNG • VERKAUF • SERVICE  
**JA-RACING**  
MOTORSPORTZUBEHÖR  
Tel.: 02651-9625 0  
www.isa-racing.de

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

**RACEHOUSE 24**  
FOR DRIVERS AND TEAMS  
**FELTOR** **Stilo**  
**Schubert** **freem**  
• Sofort-Werkstattservice • Beratung • Verkauf  
Drostle-Hülshoff-Str. 5  
53129 Bonn • Mobil D-0171/319 22 07  
Fax D-02 28/20 79 26 20 • info@diekmann-feltor.de

www.indysport.de H

www.luetticke-motorsport.de H

**SACHS**  
RACE ENGINEERING  
Renn- und High Performance Kupplungen  
Service • Verkauf •  
Wartung & Instandsetzung • Beratung  
**BSA-Motorsport** .com  
Viermheim  
e-mail: info@bsa-motorsport.com

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

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

## RCB



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

## Renault Alpine

Su. Alpine Unfall/defekt. 06523/241 H

## Service

**Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen**

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

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

## Chiffre

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



MOTOR SPORT aktuell  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**MOTOR  
SPORT  
aktuell**

**Jetzt online abonnieren!**

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

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Renntransporter

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



Vezeko Formula II S, Alu-Kasten vorn angeschragt, Klappelinksu.rechts, Stoßdämpfer 100 km/h, Reifengestell, EUR 13.999,- inkl. MwSt., Autohaus Fugel Honda-Vertragshändler, Hofer Str. 7c, 09224 Chemnitz-Mittelbach, Telefon 0371/81511-21 oder www.fugel-transsystem.com

Jetzt online abonnieren!



Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503

VW

www.mariani.de



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



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

Literatur

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

Stellenangebote

SCHLUESSELDIENSTMONTEUR.de 01777444455

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de

Versicherungen

www.rennkasko.de

Rennsportversicherungen. www.clickvers.de, www.racecarcover.de

Versicherungen für den Motorsport Top: Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

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

Veranstaltungen

Pistenclub Trackdays SPA 13.10. MUGELLO 15.10. IMOLA 17.10. DIJON 19.10. Nürburgring GP 13-17:30 29.10. www.pistenclub.de

Motorsportreisen. 02214912598, rcam.de

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

Motorsportreisen 0221/49125-98, rcam.de

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



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:

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

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

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)

Grid for entering advertisement text.

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

- MOTORSPORT aktuell € 2,00
MOTORRAD € 3,90
auto motor und sport € 3,70
sport auto € 4,20

Bitte veröffentlichen Sie den Text ... mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

- Und zwar in der Rubrik
unter Autos / Motorräder
als Privat Anzeige
als gewerbliche Anzeige
mit Foto
unter Chiffre

Table with columns for combinations of services and their prices.

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)

Form for providing contact information: Name/Firma, Vorname, Straße/Nr., PLZ/Ort, Telefon, E-Mail, Unterschrift, Datum.

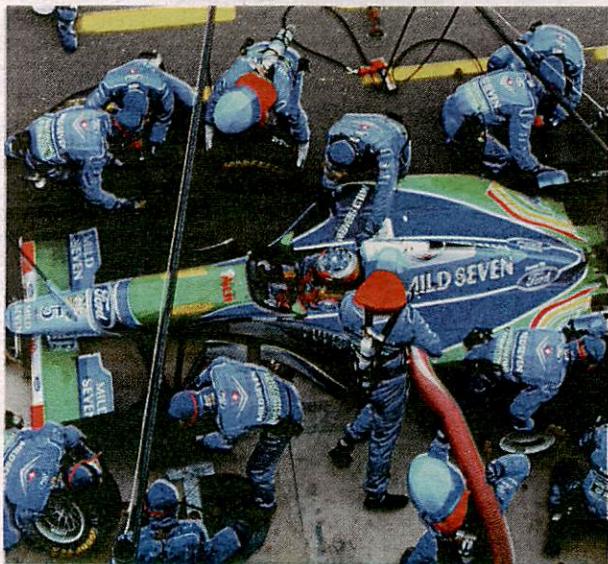
# IM RÜCKSPIEGEL

1994  
1974

1984  
1964

# Die Oktober-Highlights

## ... vor 20 Jahren



Michael Schumacher in Jerez beim Tank- und Reifenstopp

**Formel 1** Nach seiner Sperre für zwei Rennen (GP Italien und Portugal) durfte Michael Schumacher (Benetton-Ford) beim Europa-GP 1994 in Jerez (Spanien) wieder starten. Seine WM-Führung war auf nur noch einen Punkt vor Williams-Renault-Pilot Damon Hill, der in Monza und Estoril gewonnen hatte, geschrumpft – 76:75. Schon vor seinem Comeback in den Titelpflicht hatte Schumacher verbal gegen Hill gefeuert: «Ein Ayrton Senna hätte um mich Kreise gefahren und wäre zu diesem Zeitpunkt längst Weltmeister. Hill ist nach seinem Tod in die Rolle des Nummer-1-Piloten hineingerutscht, aber er ist keine richtige Nummer 1.»

Im drittletzten Saisonrennen verpasste der Deutsche dem Briten auf der Piste die nächste Ohrfeige: Jerez-Sieg vor Hill mit fast 25 Sekunden Vorsprung. Tabellenstand Schumi/Hill danach: 86:81. Dritter wurde Mika

Häkkinen im McLaren-Peugeot. Der magenverstimmt Heinz-Harald Frentzen lenkte seinen Sauber-Mercedes auf Rang 6. Nigel Mansell, bei Williams zum zweiten Mal als Senna-Ersatz anstelle von David Coulthard im Einsatz, war von Platz 3 startend bis auf P15 zurückgefallen und dann durch einem Dreher ausgeschieden.

Drei Tage nach dem Jerez-Rennen, am 19. Oktober 1994, fuhr der Mitte Mai in Monte Carlo schwer verunglückte Karl Wendlinger zum ersten Mal wieder ein F1-Auto. In Le Castellet war der Österreicher rund 1,5 Sekunden langsamer als Sauber-Teamkollege Frentzen.

Wenige Tage später gab Mercedes in Stuttgart bekannt, ab 1995 McLaren statt Sauber mit seinen F1-Motoren zu beliefern. **IndyCar** Das Saisonfinale in Laguna Seca (USA) gewann Paul Tracy. Im Schlussklassement wurde der Kanadier Drit-

ter hinter seinen Penske-Kollegen Al Unser Jr. und Emerson Fittipaldi. Ex-IndyCar- und Ex-F1-Champ Mario Andretti verabschiedete sich mit P19 in Laguna Seca in den Ruhestand. Der 54-jährige Italo-Amerikaner wollte nur noch bei den 24h von Le Mans weiter-«rennen».

**FIA-Tourenwagen-Cup** In Donington (England) siegte der Neuseeländer Paul Radisich auf Ford Mondeo im Einladungsrennen der weltbesten Tourenwagen-Fahrer.

**DTM** Kurt Thiim und Bernd Schneider (beide Mercedes) gewannen beim 94er-Abschluss in Hockenheim. Kurz darauf wurde der Markenwechsel des Meisters Klaus Ludwig von Mercedes zu Opel bekannt.

**Rallye-WM** Zwei Wertungsprüfungen vor dem Ende und trotz Grippe schnappte Didier Auriol (Toyota) in San Remo (Italien) Carlos Sainz (Subaru) doch noch den Sieg weg.

## ... vor 40 Jahren



Helmut Koinigg



Emerson Fittipaldi

**Formel 1** Beim WM-Finale 1974 am 6. Oktober in Watkins Glen (USA) hatten drei Fahrer noch Titelchancen: Clay Regazzoni (Ferrari) und Emerson Fittipaldi (McLaren), die mit 52 Punkten gemeinsam die Tabelle anführten, sowie der mit 45 Zählern im Zwischenklassement drittplatzierte Jody Scheckter (Tyrrell). Doch statt zur Schau Nummer wurde dieser Grand Prix der USA gleich in mehrfacher Hinsicht zum Trauerspiel.

**Trauer 1:** Regazzoni. Nur Startplatz 9. «Regas» Ferrari war handlungstechnisch noch mehr daneben als im Training. Folge: drei Reifenwechsel, ein Ausrutscher und nur Platz 11.

**Trauer 2:** Scheckter. Ein Defekt an der Benzinzufuhr seines Cosworth-V8 machte die allerletzten WM-Hoffnungen des Jackie-Stewart-Nachfolgers zunichte. Fittipaldi erbte von Scheckter Platz 4. Der reichte dem Brasilianer am Ende, um zum zweiten Mal nach 1972 (damals mit Lotus) Weltmeister zu

werden (55 Punkte). Auf dem Podium nach dem 15. Saisonlauf: 1. Carlos Reutemann, 2. Carlos Pace (beide Brabham) und 3. James Hunt (Hesketh).

**Trauer 4:** Denis Hulme. «Denny, der Bär» sagte dem Rennsport nach dem US-GP mit 38 Jahren bye-bye. Seinen Motorschaden in Runde 5 liess den F1-Weltmeister von 1967 aus Neuseeland kalt: «Wenigstens habe ich mich nicht mehr sehr anstrengen müssen.»

**Trauer 4:** Helmut Koinigg. Der 25-jährige Österreicher verunglückte in Watkins Glen in seinem erst zweiten F1-Rennen tödlich. Der Wiener, der zuvor beim Kanada-GP in einem der Surtees TS 16 von Ex-Champion John Surtees vom 22. Startplatz auf P10 gefahren war und dafür sogar vom kommenden Weltmeister Fittipaldi ein Extraplo bekommen hatte, starb in der 10. Runde. Offenbar brachte Luftverlust im linken Hinterreifen Koinigg vor der Spitzkehre «Toe» aus der Spur. Als er

merkte, dass die 180-Grad-Rechtskurve nicht mehr zu kriegen war, machte der Neuling eine Vollbremsung. Koiniggs Verhängnis beim Aufprall: Die morschen Pfähle des Fangzauns knickten um wie Zündhölzer und die ohne Bolzen montierte untere Leit-schiene der Dreifach-Planken gab widerstandslos nach, sodass der Oberteil des Surtees-Cockpits beim Durchrutschen vom verbleibenden Rest der Planken regelrecht abrasiert wurde.

**Formel 2** Tyrrells F1-Pilot Patrick Depailler krönte seinen Nebenjob in Vallelunga (Italien): Pole-Position, Sieg in beiden Finalläufen damit neuer F2-Europameister. Ex-Champion wurde sein March-BMW-Teamkollege Hans-Joachim Stuck.

**Sportwagen-WM** Das als Endlauf geplante 1000-km-Rennen von Buenos Aires (Argentinien) wurde abgesagt. Damit standen Matra und sein Fahrer-Trio Jarier/Beltoise/Pescarolo als Weltmeister fest.

# des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

## ... vor 30 Jahren



Weltmeister Lauda ehrt und tröstet Final-Sieger Prost (rechts)

**Formel 1** Mit einem Sieg wollte WM-Leader Niki Lauda beim ersten FI-Rennen seit 1976 auf dem in der Zwischenzeit umgebauten Nürburgring (7.10.) vorzeitig seinen dritten Titel klar machen; also dort Weltmeister 1984 werden, wo er acht Jahre zuvor bei seinem schweren Feuerunfall nur dank wagemutiger Fahrerkollegen dem Tod von der Schippe gesprungen war. Dass Lauda auf seinen geplanten WM-Schnaps in der Auslaufrunde des Europa-GP verzichten musste, war im Grunde schon nach dem Training klar. Nur Startplatz 15 für den Österreicher: Motor- und Getriebeträger am Freitag, am Samstag Regen im Abschluss-training. Weshalb die bei allen schnelleren Freitagszeiten für die Startaufstellung galten.

McLaren-TAG/Porsche Teamkollege Alain Prost ging dagegen von Rang 2 (hinter Pole-Setter Nelson Piquet/Brabham-BMW) ins vorletzte Saisonren-

nen. Bis unmittelbar davor permanent belagert von der Klatschpresse, weil er Monacos Prinzessin Stephanie erstmals öffentlich im ausserehelichen Windschatten hatte. Doch die mediale Jagd schien den Franzosen besonders zu beflügeln: Sieg vor Michele Alboreto (Ferrari) und Piquet. Lauda wurde am Ring immerhin noch Vierter, obwohl ihn der beim Über-runden sperrige Hinterbänkler Mauro Baldi (Spirit-Hart) fast gerammt und zum Dreher gezwungen hatte.

Vor dem Finale in Estoril (Portugal) stand es 66:61,5 Punkte im Titelduell Lauda:Prost. Und auch das Finalrennen wurde zum Schattenduell des McLaren-Duos. Nachdem Keke Rosberg die Spitze im Williams-Honda nach fünf Runden an Prost hatte abgeben müssen, stürmte der Lauda-Jäger Nr. 1 unaufhaltsam zu seinem siebten Saisonsieg. Der WM-Leader hing derweil im

Mittelfeld fest, weil er nicht mehr als Startplatz 11 geschafft hatte. Lauda musste angesichts von Prosts Führung aber mindestens Zweiter werden. Seine letzte Hürde war der bei Lotus für 1985 bereits geschasste Nigel Mansell. Dessen Bremsenausfall in der 53. der 71. Runde besiegelte den knappsten FI-WM-Ausgang aller Zeiten: Mit P2 und 0,5 Punkten Vorsprung (72:71,5) holte Lauda den Titel. Und tröstete Prost, dem nach 1983 erneut im Schlusslauf der Titel verwehrt geblieben war.

**Sportwagen-WM** Im vorletzten Saisonlauf (1000 km) gewann Stefan Bellof in Fuji. Am Steuer des Werks-Porsche wechselte sich der Deutsche in Japan ausnahmsweise mit dem arbeitslosen FI-Piloten John Watson ab. P2 ging ihre Teamkollegen Ickx/Mass.

**Rallye-WM** Ari Vatanen (Peugeot) siegte in San Remo (Italien) vor den drei Lancia-Piloten Bettega, Biasion und Tabaton.

## ... vor 50 Jahren



Weltmeister Surtees (vorn), Final-Sieger Gurney (links dahinter)

**Formel 1** Das Titelrennen 1964 war in den letzten beiden der insgesamt zehn WM-Läufe ein britischer Dreikampf. Graham Hill (BRM), John Surtees (Ferrari) und Jim Clark (Lotus-Climax), die zwei Engländer und der Schotte hiessen die Titelanwärter. Beim GP der USA in Watkins Glen am 4. Oktober führte zunächst Surtees vor Clark. Dann fiel Surtees hinter Clark und schliesslich auch noch hinter Hill zurück. Nach 43 von 110 Runden wurde Clarks Wagen langsamer. Bei seinem zweiten Stopp an der Lotus-Box tauschte der Titelverteidiger das Auto mit Teamkollege Mike Spence. An Punkte war da natürlich längst nicht mehr zu denken für Clark.

Eine letzte Attacke auf Leader Hill bezahlte Surtees mit einem Dreher in die Wiese. Dabei verlor er nur Zeit, keine Position. So gingen die Podestplätze «am Glen» an Hill, Surtees und den tapferen Schweizer Jo Siffert,

der in einem Brabham-BRM eine echte Superleistung in den Hügeln des US-Bundesstaates New York abgeliefert hatte.

Vor dem WM-Finale drei Wochen später in Mexiko-City (25.10.) liess ein anderer Schweizer aufhorchen: Maurice Baumgartner. Der Sportkommissions-Chef des Automobil-Weltverbandes FIA wollte Clarks Monaco-Ergebnis wegen eines angeblichen Rundentabellenfehlers nachträglich von Endrang 4 auf 5 (damals zwei statt drei WM-Punkte) korrigieren. Lotus-Boss Colin Chapman rechnete erfolgreich dagegen und Clark blieb vom Punktabzug und Verlust der letzten Titelchance verschont.

Die Ausgangslage in Mexiko blieb also: 1. Hill, 39 Punkte; 2. Surtees, 34; 3. Clark, 30. Um Weltmeister zu bleiben, musste Clark gewinnen, Hill durfte angesichts der 1964 geltenden Streichresultateregeln in dem Fall maximal Vierter werden.

Am Start fielen Hill und Surtees zurück. Clark führte klar vor Dan Gurney (Brabham-Climax). Dahinter harter Dreikampf um P3: Hill vor Lorenzo Bandini im zweiten Ferrari (mit V12- statt V8-Motor) und vor Surtees – bis Bandini Hill ins Heck prallte. Hill (Dreher, Aufprall, Auspuffenden krumm) fiel bis auf P11 zurück. Nächstes Drama: In der vorletzten Runde verlor Clark erst ganz den Öldruck, danach P1, P2, P3 und P4. Gurney raste zum Sieg, Bandini liess Surtees vorbeiziehen auf P2 und machte ihn so zum Champion. Surtees hatte am Ende nur einen Punkt Vorsprung auf Hill.

**Sportwagen-WM** Die 1000 km von Paris gewann Graham Hill mit Joakim Bonnier auf Ferrari. Weltmeister wurde Bonnier aber auf Porsche – mit Richie Ginther/Edgar Barth. In Paris-Monthéry hatten der Deutsche Peter Lindner und der Italiener Franco Patria eine für beide tödliche Kollision.

## Namen & Nachrichten

# Deutsche F1-Show

»» **Essen Motor Show** Die traditionsreichste deutsche Rennmesse lockt 2014 (29.11-7.12.) mit einer höchst attraktiven Sonderausstellung: «Formel 1 made in Germany». Wobei dieses Motto nur auf den Formel-1-Silberpfeil von 1954/55 zutrifft. Denn nur dieser W196, mit dem Juan Manuel Fangio in diesen beiden Jahren die Weltmeisterschaft gewann, wurde auf deutschem Boden gebaut. Doch auch der in der Schweiz erdachte und gefertigte F1-BMW-Sauber von 2008 dürfte die Fans begeistern. Genauso wie Sebastian Vettels erster Weltmeister-Red-Bull von 2010 sowie ehemalige Grand-Prix-Renner der deutschen F1-Piloten Wolfgang Graf Berghe von Trips, Jochen Mass, Heinz-Harald Frentzen, Nick Heidfeld sowie von Michael und Ralf Schumacher. Die Essen Motor Show erwartet in diesem Jahr mehr als 500 Aussteller und bis zu 360000 Besucher. Neben der Formel-1-Sonderchau werden diverse Rennwagen, sportliche Serienfahrzeuge, Classic Cars, Motorräder, Tuning, weitere Spezial-Ausstellungen und auch wieder Live-Action ausser- und innerhalb der Hallen im Grugapark geboten. Weitere Infos und Tickets im Internet: [www.essen-motorshow.de](http://www.essen-motorshow.de).

»» **Andrea de Cesaris** Der Ex-Formel-1-Pilot starb letzten Sonntag bei einem Motorradunfall in seiner Heimat Italien. De Cesaris, der in der Formel 1 208 GP (1980-94, 2 x P2) fuhr, war 55 Jahre alt. ♦ MSA/RDB



Fangio im Mercedes W 196



Andrea de Cesaris

## Klaus Ludwig

# Vater statt Feier



Hockenheim vergangenen Sonntag: Vater Klaus und Sohn Luca Ludwig mit «Zakspeed-Torte»

Von ARNO WESTER

**Letzten Sonntag wurde der grosse deutsche Ex-Tourenwagen-Pilot 65 Jahre alt. Doch statt Party zu machen unterstützte Klaus Ludwig viel lieber seinen Sohn Luca (25) beim ADAC-GT-Masters-Finale in Hockenheim.**

Der am 5. Oktober 1949 in Bonn geborene Klaus Ludwig ist einer der erfolgreichsten Rennfahrer aller Zeiten im Tourenwagen. Nach zwei Titeln in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (1979 und 1981) hat der Rheinländer insbesondere die Ära der DTM von 1984 bis 1995 nachhaltig geprägt.

Mit Ford gewann Ludwig 1987 die Herstellerwertung der Tourenwagen-WM und ein Jahr später die DTM. Mercedes bescheerte er 1992 den ersten DTM-Titel, dem er zwei Jahre später den zweiten folgen liess. Für seine herausragenden Erfolge, darunter drei Le-Mans-Siege (1979, 1984 und 1985 jeweils in einem Porsche), womit Ludwig nach Frank Biela (5 Siege) gemeinsam mit Marco Werner der zweiterfolgreichste deutsche Fahrer in Le Mans ist, gaben ihm die Fans den Ehrennamen «König Ludwig».

### Ring-Kämpfer für Sicherheit

Im Mai 1984 gehörte die Tourenwagen-Legende auch zu den 20 ausgewählten Rennfahrern, die den neuen Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 zu dessen Premiere über den Nürburgring fuhren. Der Ring-Fuchs setzte sich sehr intensiv für die Sicherheit im Motorsport und dabei vor allem auf seiner Lieblingsstrecke, der Nürburgring-Nordschleife, ein.

«Ich weiss aus eigener Erfahrung, wie anspruchsvoll und gefährlich die Nordschleife ist», betont Ludwig.

Zur «Grünen Hölle» pflegt der Bonner ohnehin eine ganz enge Verbindung. Bereits als Kind besuchte er mit den Eltern Veranstaltungen auf dem legendären Eifelkurs, so wird früh sein Interesse für den Motorsport geweckt. Später entdeckt Ludwig die Jagd als einen naturverbundenen Ausgleich zum Wettbewerb auf der Rundstrecke – sein erstes Revier liegt so nahe beim Nürburgring, dass er im Wald das Konzert der Motoren hört.

Auf Klaus Ludwigs DTM-Zeit (Meister 1992 und 1994 – zuletzt mit 44 Jahren und damit der bisher älteste) folgten die Jahre 1995 und 1996 in der International Touringcar-Championship (ITC) mit Opel. Danach wechselte er in die FIA-GT-Meisterschaft, die er 1998 in einem AMG-Mercedes CLK-LM gewann. Danach beendete der zweifache Vater nach seinem sechsten Meistertitel zum ersten Mal seine aktive Karriere.

Als 2000 die «neue» DTM gestartet wurde, kehrte Ludwig noch einmal ins Renncockpit zurück, feierte zwei Siege und

erreichte einen respektablen dritten Platz im Gesamtklassement.

In den Folgejahren fuhr er vermehrt Langstreckenrennen und engagierte sich darüber hinaus im historischen Motorsport. Seit 2009 ist er offizieller Markenbotschafter von Mercedes-Benz Classic. Seine hohe fahrerische Kompetenz und sein grosses Wissen bringt er auch für die Daimler-Serienentwicklung ein. Dabei bewertet der technisch versierte Ludwig in einer aus Ingenieuren und Profi-Rennfahrern bestehenden



Ludwig 1976

den Mannschaft Fahrkomfort und Handling-Eigenschaften aller neuen Mercedes-Benz-Pkw vor deren Markteinführung. Ein typisches Rentnerleben ist für ihn noch nicht vorstellbar. Seine drei Gesamtsiege beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring (1982 und 1987 auf Ford, 1999 auf Chrysler) sollen hier natürlich auch nicht vergessen werden.

Klaus Ludwig, der heute die zehn Jahre Rennsport in Amerika als die schönste Zeit in seiner Karriere bezeichnet, wünscht sich für die Zukunft «nur» Gesundheit. Denn die sei das Wichtigste. Alles andere passe schon. ♦



Ludwig 1998: GT-Weltmeister auf Mercedes, sein grösster Erfolg

### 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](http://www.motorsport-aktuell.com)  
[msa@motorpresse.ch](mailto: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 Gruhler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Poiran, Thomas Schiffler, Achim Schläng, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tanner, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf  
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding  
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera  
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat  
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann  
Spanien: Manuel Pecino  
Tschechien: Martin Straka

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

**Kolumnisten:** Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

### Art Director:

Silvio Lötscher

### Grafik und Produktion:

Jürg Stohler, Nicole Wegmann, Sascha Bencke, Sophie Semmelmann

### VERLAG

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

### CEO/Geschäftsführung:

Reo Feurer

### Anzeigenleitung:

Stefan Granzer  
[sgranzer@motorpresse.de](mailto:sgranzer@motorpresse.de)  
0711 182 – 1641

### Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif  
[vreif@motorpresse.de](mailto:vreif@motorpresse.de)  
0711 182 – 1839

### Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden  
[zberden@motorpresse.de](mailto:zberden@motorpresse.de)  
0711 182 – 1346

### Auftragsmanagement:

Iris Eifrig  
[ieifrig@motorpresse.de](mailto:ieifrig@motorpresse.de)  
0711 182 – 1613

### Vertrieb:

Carmen Brix  
[cbrix@motorpresse.de](mailto:cbrix@motorpresse.de)  
0711 182 – 1522

### MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

### Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

### CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

### Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

### Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

### Vertriebsleiter:

Andreas Jastrau

### Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

### Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

### Jahresabonnement:

€ 86,00 (inkl. MwSt.); 50 Ausgaben frei Haus (D+A), € 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D); € 63,00 (A).

### Abonnentenservice:

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

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44 806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00, [abo-service@motorpresse.ch](mailto:abo-service@motorpresse.ch)

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

ISSN 1421-8488

**Viele Haare gekostet**  
**Zu «Motorrad-WM: Wieder Eurosport», MSa 41/2014**

Mit Freude habe ich den Bericht gelesen, dass Eurosport ab 2015 die Übertragungsrechte der MotoGP-Rennen bekommen hat. Mein Vorschlag: Jens Leberkern und Alex Hofmann übertragen MotoGP, Jürgen Fuchs und Dirk Raudies die Superbike- und Supersport-WM. Für Sprecher Edgar Mielke findet sich bestimmt in der schreibenden Zunft ein Job. Nix für ungut, Herr Mielke, aber Sie haben mich viele Haare gekostet.  
*Ulrich Guttenberger, D-85049 Ingolstadt*

**Auf den Fischmarkt**  
**Zu «Motorrad-WM: Wieder Eurosport», MSa 41/2014**

Dem «Motorsport-Himmel» sei Dank: Die MotoGP wechselt wieder zu Eurosport. Dieser Sender wäre gut beraten, sein bestehendes tolles Reporterteam aus der Superbike-Szene mit Alex Hofmann zu erweitern und dem Motorsport in Sachen MotoGP seinen Stellenwert zurückzugeben. Erich Mielke sollte lieber in einem Flughafen-Terminal vergangene Fussballereignisse kommentieren oder sich in Bremen auf dem Fischmarkt als Marktschreier bewerben.  
*Adolf Bindl, D-93488 Schönthal*

**Gleich mitengagieren**  
**Zu «Motorrad-WM: Wieder Eurosport», MSa 41/2014**

Das ist für mich die beste Nachricht von der MotoGP am letzten Wochenende. Die Senderechte gehen von Sport1 nach sechs Jahren wieder an Eurosport zurück. Für mich war es immer unverstehlich, dass man einem Sender die Übertragungsrechte gab, der während die europäischen WM-Läufe liefern, zwei Stunden lang den Fussball-Bier-Stammtisch überträgt, und dann von Live-MotoGP-Berichterstattung spricht. Wenn Eurosport clever ist, was ich hoffe, engagieren sie Alex Hofmann gleich mit. Damit sind tolle MotoGP-Übertragungen gesichert.  
*Manfred Keller, D-63128 Dietzenbach*

**Einfach nur unklug**  
**Zu «Riskanter Sprung», MSa 40/2014**

Applaus, Applaus! Australischer Superheld Jack Miller springt von der Grundschule auf die Uni. Von 55 PS auf 250 PS. Für ein Naturtalent wie Jackass kein Problem. Rossi ist skeptisch? Was weiss der schon. Márquez möchte seine

lehrreichen Jahre in der Moto2 nicht entbehren? Feigling. Seht her, jetzt komme ich! Gardner, Doohan, Stoner? Werden bald in meinem Schatten verblassen. Weiss Jack Miller wirklich, was er da tut? Oder ist da vielleicht ein ganz kleines bisschen Druck vom HRC-Chef ausschlaggebend? Möchte Shuhei Nakamoto vielleicht 2017 Jack Miller lieber auf einer Honda als auf einer MotoGP-KTM sitzen sehen?

Da lohnt sich doch die Investition, für Miller ein Jahr Fahr-schule zu bezahlen. Im nächsten Jahr wird er bestimmt Weltmeister. Natürlich springt ein 18-jähriger gleich auf die Komplimente des HRC-Chefs an, aber ich halte das von Jack Miller einfach nur für unklug und überheblich. Und alle, die das unterstützen, sind verantwortungslos.  
*Mario Grabmann, D-78083 Dauchingen*

**Ohne Zweifel**  
**Zu «365 Tage auf der Suche nach Cockpits», MSa 41/2014**

Vielen Dank für den klasse Artikel über Marco Seefried. Schön, dass ihr auch mal über die privaten Topiloten, zu denen der Marco ohne Zweifel gehört, berichtet.  
*Markus Schramm, D-91486 Uehlfeld*

**Herrlicher Unsinn**  
**Zu Leserbriefen über die Affäre Hamilton-Rosberg**

Ich möchte keinen persönlich angreifen, doch wenn MSa-Leser schreiben, Mercedes hätte Rosberg zu seinen Verbremsern in Monza genötigt, kann ich nur sagen: Welch herrlicher Unsinn! Lustig ist das Studium verschiedener Leserbriefe in deutsch- und englischsprachigen Zeitschriften: In unseren Breiten gilt es vielen Fans als abgemacht, Mercedes würde den armen Nico sabotieren. In England? Genau umgekehrt! «Die Deutschen» (Österreicher werden in England praktischerweise als Deutsche angesehen) verschwören sich gegen unseren armen Lewis! Darum dessen Defekte im Sommer!  
*Roland Hellerschmid, A-3011 St. Pölten*

**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**

**DIESTAG, 7. 10.**

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

**FREITAG, 10. 10.**

5.30 F1-GP Suzuka/J, Rennen **SKY SPORT 1**  
7.30, 11.00 Tourenwagen-WM Shanghai/RC, Qualifying (live, W) **EUROSPORT**  
7.55 Formel-1-GP Sotschi/RUS, 1. freies Training (live) **SPORT 1, SKY SPORT 1**  
8.30 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews **EUROSPORT**  
11.55 Formel-1-GP Sotschi/RUS, 2. freies Training (live) **SKY SPORT 1, SPORT 1, ORF 1**  
12.00 Formel-1-GP Sotschi/RUS, 2. freies Training (W) **SPORT 1**  
14.00 ADAC-GT-Masters Hockenheim, Höhepunkte Rennen (Aufz.) **SPORT 1**  
17.00 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Höhepunkte 1. und 2. freies Training (Zus.) **SPORT 1**

**SAMSTAG, 11. 10.**

8.15 NASCAR Sprint Cup Kansas City/USA, Rennen (W) **SKY MOTORVISION**  
9.55 Formel-1-GP Sotschi/RUS, 3. freies Training (live) **SKY SPORT 1**  
11.30 GP3-Meisterschaft Sotschi/RUS, Rennen (live) **EUROSPORT 2**  
11.45 Formel-1-GP Sotschi/RUS, 3. freies Training (Aufz., W) **SKY SPORT 1, RTL**

12.45 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Qualifying (live) **RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2**  
14.35 GP2-Meisterschaft Sotschi/RUS, Hauptrennen (live) **SKY SPORT 1**  
16.00, 17.30, 19.30, 21.00 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Qualifying (W) **SKY SPORT 1**  
18.00 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Höhepunkte Qualifying (Aufz.) **SPORT 1**

**SONNTAG, 12. 10.**

0.00 NASCAR Sprint Cup Michigan/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) **SKY MOTORVISION**  
1.00 NASCAR Sprint Cup Charlotte/USA, Rennen (live) **SKY MOTORVISION**  
8.45, 9.45 Tourenwagen-WM Shanghai/RC, 1. und 2. Rennen (live) **EUROSPORT**  
10.00 GP2-Meisterschaft Sotschi/RUS, Sprintrennen (live) **SKY SPORT 1**  
10.30 Langstrecken-WM 6 Stunden von Fuji/J, Höhepunkte Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**  
11.30 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Vorschau (live) **SKY SPORT 1, RTL, ORF 1, SRF 2**  
11.35 Drive: Rallye-WM Frankreich **ORF 1**  
12.55 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Rennen (live) **RTL, SKY SPORT 1, ORF 1, SRF 2**  
14.45 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Analysen, Interviews (live) **RTL, ORF 1, SKY SPORT 1**  
15.30, 21.15 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Rennen (W) **SKY SPORT 1**  
18.00 GP2-Meisterschaft Sotschi/RUS, Sprintrennen (W) **SKY SPORT 1**  
19.00 NASCAR Sprint Cup Kansas City/USA, Rennen (live) **SKY MOTORVISION**  
19.00, 23.00 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Höhepunkte Rennen (Aufz.) **SPORT 1**  
21.15 NASCAR Sprint Cup Pocono/USA, Höhepunkte Rennen (W) **SKY MOTORVISION**

**TERMINE**

**AUTOMOBIL**

9.-11.10.	Rallye Rumänien	EM	RO
10./11.10.	Rundstreckenrennen Hockenheim	OM	D
10./11.10.	Rallye Lausitz	DM	D
11.10.	AsianLMS Shanghai		RC
11.10.	VLN Nürburgring		D
11./12.10.	GP2-Meisterschaft Sotschi		RUS
11./12.10.	GP3-Meisterschaft Sotschi		RUS
11./12.10.	Formel 3 Imola	EM	I
11./12.10.	Formel 4 Imola		I
11./12.10.	NASCAR-Euroserie Le Mans	EM	F
11./12.10.	Truck-GP Le Mans	EM	F
11./12.10.	Rallycross Istanbul	WM	TR
12.10.	Formel-1-GP Sotschi	WM	RUS
12.10.	Porsche Supercup Sotschi		RUS
12.10.	WEC Fuji	WM	J
12.10.	WTCC Shanghai	WM	RC
11.10.	NASCAR-Sprint-Cup Charlotte (Chase for the Cup)		USA
12.10.	V8-Superstars-Serie 1000 km Bathurst		AUS
12.10.	BTCC Brands Hatch		GB
12.10.	Maserati Trofeo Shanghai		RC
12.10.	Bergrennen Eschdorf	EM	LUX
12.10.	Bergrennen Cividale-Castelmonte	OM	I

**MOTORRAD**

bis 9. 10.	Cross-Country-Rallye Marokko	WM	MAR
11. 10.	Speedway-GP Torun	WM	PL
11. 10.	Speedway Neuenknick (Team-Cup)		D
12. 10.	Motorrad-GP Motegi	WM	J
12. 10.	Supermoto der Nationen Cremona	WM	I
12. 10.	Enduro Streiberg	DM	D

22.30 Motorsport Weekend Magazin, News und Resultate **EUROSPORT**

**MONTAG, 13. 10.**

1.15 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) **EUROSPORT**  
3.50 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Rennen (W) **ORF 1**  
8.45 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) **EUROSPORT**  
14.00 Tourenwagen-WM Shanghai/RC, 2. Rennen (W) **EUROSPORT**  
19.30 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Rennen (W) **SKY SPORT 1**  
22.00, 23.15 GP2-Meisterschaft Sotschi/RUS, Haupt- und Sprintrennen (W) **SKY SPORT 1**

**DIESTAG, 14. 10.**

4.55 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Höhepunkte Rennen (Zus.) **ORF 1**  
22.25 Langstrecken-WM 6 Stunden von Fuji/J, Höhepunkte Rennen (W) **EUROSPORT**  
23.10 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews **EUROSPORT**  
23.40 Formel-3-EM Imola/I, Höhepunkte Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

**MOTORRAD**

**FREITAG, 10. 10.**

6.00 Motorrad-GP Motegi/J, 2. freies Training Moto3 (live) **SPORT 1**  
7.00 Motorrad-GP Motegi/J, 2. freies Training MotoGP (live) **SPORT 1**  
9.45 Motorrad-GP Motegi/J, 2. freies Training Moto2 (Aufz.) **SPORT 1**

**SAMSTAG, 11. 10.**

6.25 Motorrad-GP Motegi/J, 4. freies Training MotoGP (live) **SPORT 1**  
7.05 Motorrad-GP Motegi/J, Qualifying MotoGP (live) **SPORT 1**  
8.00 Motorrad-GP Motegi/J, Qualifying Moto2 (live) **SPORT 1**  
10.00 Motorrad-GP Motegi/J, Höhepunkte Qualifying MotoGP (Zus.) **SPORT 1**

**SONNTAG, 12. 10.**

6.10 Motorrad-GP Motegi/J, Rennen Moto2 (Aufz.) **SRF 2**  
6.55 Motorrad-GP Motegi/J, Rennen MotoGP (live) **SPORT 1**  
9.15 Motorrad-GP Motegi/J, Höhepunkte Rennen Moto3 und Moto2 (Zus.) **SPORT 1**  
10.00, 14.00 Motorrad-GP Motegi/J, Höhepunkte Rennen MotoGP (Zus.) **SPORT 1**  
10.20 Motorrad-GP Motegi/J, Rennen MotoGP (Aufz.) **SRF 2**  
11.05 Motorrad-GP Motegi/J, Rennen Moto2 (W) **SRF 2**

(W) = Wiederholung

**IM NÄCHSTEN HEFT / 14. 10. 2014**  
**AUTOMOBIL**  
Formel 1: GP Russland  
WEC: Fuji  
WTCC: Shanghai  
ERC: Rumänien  
**MOTORRAD**  
MotoGP: Japan  
Speedway-GP: Polen  
Rallye-WM: Marokko

**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: 11. Oktober: DMV-250-Meilenrennen Nürburgring (VLN)  
Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



# 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](http://www.motorsport-aktuell.com/cash)**

**Ich bin der neue Leser von MOTORSPORT aktuell:**

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

**Meine persönlichen Angaben:** (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname (des neuen Lesers) \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_ 19\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_ PLZ \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon, E-Mail \_\_\_\_\_

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

**Ich bezahle bequem per Bankeinzug:**

IBAN \_\_\_\_\_

Geldinstitut \_\_\_\_\_

Ich bezahle per Rechnung.

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

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift für Ihren Auftrag \_\_\_\_\_

**Ich habe den neuen Leser von MOTORSPORT aktuell 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.