

MOTORSPORT aktuell

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



MotoGP

Márquez: Sieg und nächster Rekord

S. 22



Moto2

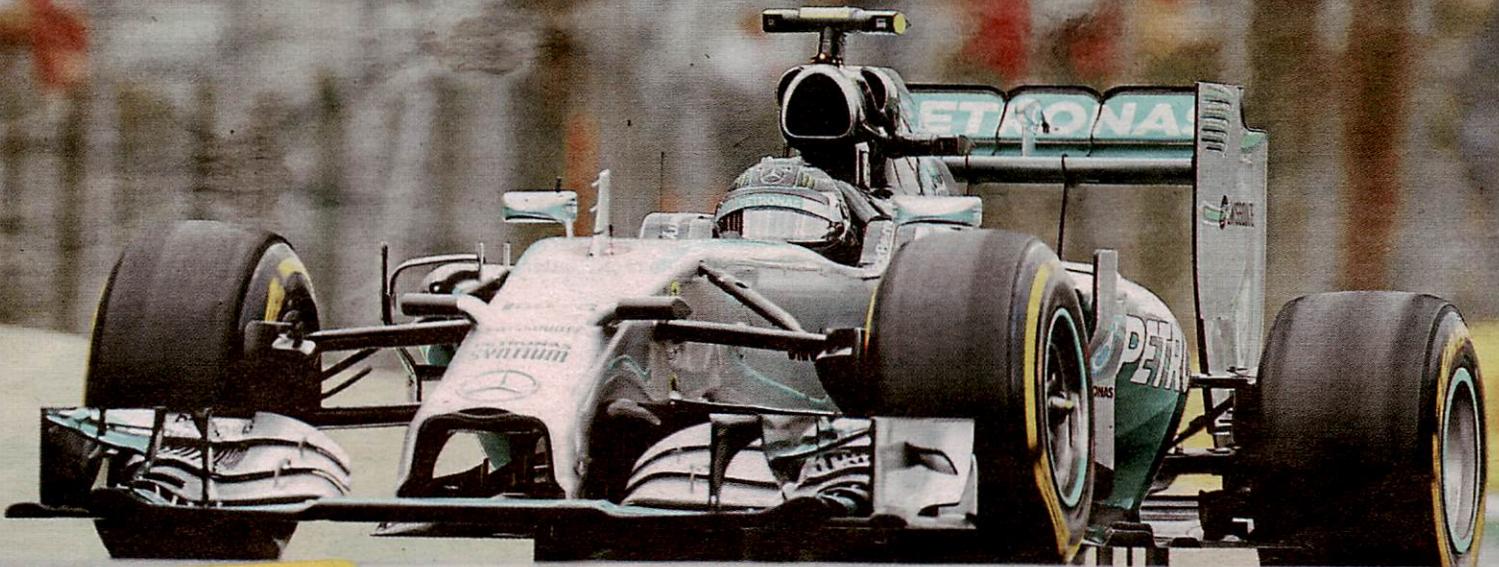
Lüthi: Sein kurioser Final-Triumph

S. 26

FORMEL 1 / Rosberg durchbrach Hamiltons Siegesserie und gewann den GP von Brasilien

WM-Chance erhöht

Jeden
Dienstag
neu



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

www.motorsport-aktuell.com/doppelabo

Mit seinem fünften Saisonsieg im vorletzten Rennen wahrte Nico Rosberg seine Titelchance nicht nur, er vergrößerte sie

auch wieder. Statt 24 liegt er nun 17 Punkte zurück hinter Mercedes-Teamkollege Lewis Hamilton. Der wurde beim Grand Prix

von Brasilien vor den Toren São Paulos Zweiter. Wie sehr nun vor dem Finalrennen der Druck bei Mercedes steigt. **Ab S. 4**

Formel 1
Williams: Die neue zweite Macht

S. 5

Moto3
Márquez 2: Kleiner Bruder auch gross

S. 29

Langstrecken-WM
Audi: Titel schon in Bahrain weg?

S. 15

Enduro-WM
Frankreich: Wieder der Champion

S. 32

LIEBE LESER!

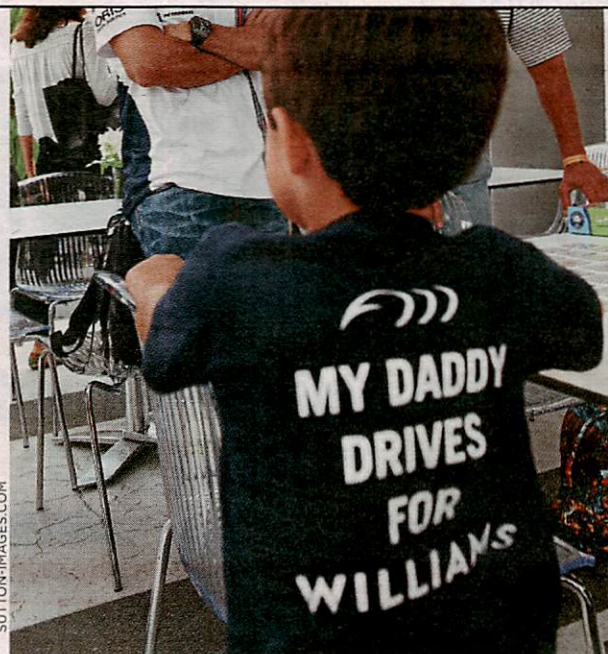


Leopold Wieland
Chefredakteur

An diesem Mann kommt kaum einer noch vorbei. Kaum einer von uns Presseleuten, vor allem aber kaum einer seiner Gegner. Marc Márquez ist ein Motorrad-Weltmeister der absoluten Sonderklasse.

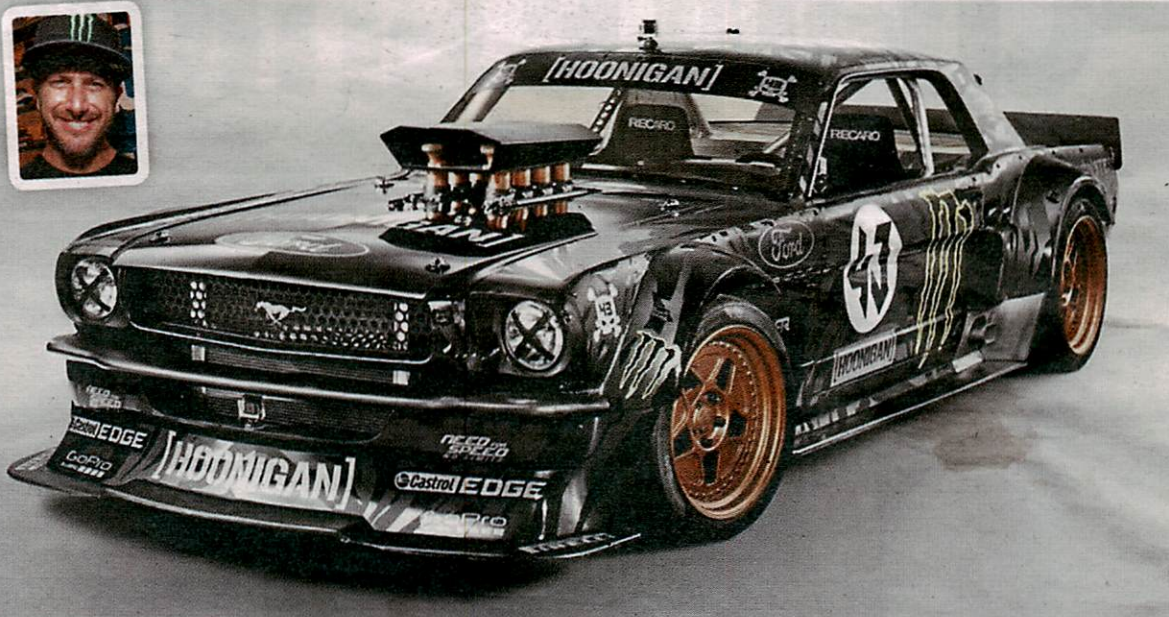
13 von 18 Rennen hat dieser erst 21 Jahre junge Spanier in diesem Jahr im MotoGP gewonnen – zuletzt am vergangenen Sonntag den Final-WM-Lauf in Valencia. Das bedeutet in der Königsklasse des Zweirad-Rennsports: neuer Rekord! Fast neuer Rekord waren die zehn Saisonsiege, die Márquez 2014 ohne Unterbrechung einsammelte. Damit egalisierte er die gleiche Bestmarke von Mick Doohan aus dem Jahr 1997. Doch auch für den derzeit Unbezwingbaren gibt es Grenzen. Vor allem seine Stürze in letzter Zeit zeigten dies. Marc Márquez kann die Limits der Physik ausreizen wie kaum einer vor ihm, doch ausweiten kann auch er sie nicht. Trotzdem wird er eben das weiterhin mit vollem Risiko versuchen. Bleibt zu hoffen, dass ihm dabei schmerzhaftere Grenzerfahrungen als bisher erspart bleiben.

Ihr Leopold Wieland



WER? Felipe Massa jr. (BR)
WO? São Paulo (BR)

WAS? Der Sohn als grösster Fan des Williams-Piloten



WER? Ken Block (USA)
WO? Charlotte (USA)

WAS? Der Youtube- und Rallye-Star hat sein neuestes Drift-Monster, einen umgebauten Ford Mustang, vorgestellt



WER? Alex und Marc Márquez (E)
WO? Valencia (E)

WAS? Das schnellste Brüderpaar auf zwei Rädern

INHALT

AUTOMOBIL

- THEMEN DER WOCHE**
Formel 1: Vereinte Kräfte gegen Ecclestone **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Rosberg Konter im Titelduell **S. 4**
- ! **FORMEL 1** Williams, die neue zweite Macht **S. 5**
- ! **FORMEL 1** Interview mit Toro-Rosso-Chef Tost **S. 10**
- FORMEL 4** Meister Stroll zum Premierenjahr **S. 14**
- ! **LANGSTRECKEN-WM** Enthront Toyota Audi? **S. 15**
- TOURENWAGEN-WM** Prominentes Vize-Duell **S. 16**
- DTM** Wünsche der Fans missachtet **S. 17**
- VLN** Die grosse Statistik zur Meisterschaft 2014 **S. 18**
- RALLYE-WM** Volkswagen auf Rekordjagd **S. 19**
- RALLYE-EM** Kampfloser Titelgewinn für Lappi **S. 20**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Alles anders ab 2016; Superbike-WM: Elías zu BMW; Dakar: Auch Yamaha fährt mit **S. 21**
- ! **MOTOGP** Neues Duell der Giganten beim Finale **S. 22**
- ! **MOTO2** Lütis kurioser Sieg zum Abschied **S. 26**
- ! **MOTO3** Kleiner Márquez beim Krimi ganz gross **S. 29**
- SUPERBIKE-WM** Die Saison 2014 in Zahlen **S. 30**
- SIX DAYS ENDURO** Franzosen verteidigen Titel **S. 32**

PANORAMA

- TRACKTEST** Citroëns volle Rallye-Palette **S. 36**
- BOXENGEFLÜSTER** Namen & Nachrichten, VLN-Kartevent **S. 38**
- IMPRESSUM** **S. 38**
- LESERBRIEFE** **S. 39**
- SERVICE** Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 39**

! = Titelthemen

Fotos Titelseite:
SUTTON-IMAGES.COM

KONTAKT/ONLINE

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

MOTORSPORT aktuell

Formel 1

Ecclestone:
Zugzwang!

Bernie Ecclestone: Verhandlungsmarathon beim Brasilien-GP

SUTTON-IMAGES.COM

Formel-1-Promoter Bernie Ecclestone und sein Arbeitgeber CVC Capitals erleben stürmische Zeiten: Sauber, Force India und Lotus haben sich verbündet und setzen die Mehrheitsbesitzer der Formel 1 mit finanziellen Forderungen unter Druck. Zwischen den beiden GP in Austin und São Paulo fanden mehrere Gespräche statt. Vor Abu Dhabi soll es Klarheit geben.

In Austin gab Bernie Ecclestone völlig überraschend für alle Branchenkenner den barmherzigen Samariter und redete davon, alle existierenden Verträge zu zerreißen und die Schulden der kleinen Privatteams zu begleichen. Stunden später zeigte sich dann wieder jener Bernie, den alle kennen. «Sie haben gut daran getan, ihre Boykott-Drohungen nicht wahrzumachen», hielt Ecclestone fest. «Sie hätten sich für das kommende Jahr damit keinen Gefallen getan.» Der Boy-

kott wurde beim US-GP erst mal abgewendet. Aber das bedeutet nicht, dass die privaten Teams zufrieden sind.

Wer zahlt den Kleinen mehr?

Fakt ist: Bernie Ecclestone und sein Arbeitgeber, die Investmentfirma CVC Capitals (mit 40 Prozent Mehrheitsbesitzer der Formel 1), stehen in diesen Tagen gewaltig unter Druck. Denn falls der Streit beim letzten Rennen in Abu Dhabi eskaliert, gibt es nur noch Verlierer. Die kleinen Teams wollen jetzt definitiv mehr Geld von jenem Kuchen, den der Inhaber der kommerziellen Rechte (FOM) an die Teams ausschüttet. Für Ecclestone und CVC geht es letztlich darum, ob sie Teams wie Red Bull und Ferrari überzeugen können, von ihrem Teil etwas für die kleinen Teams abzugeben. Oder ob sie aus irgendeinem Notfall-Fonds im eigenen Hause die Summe an die finanzgeplagten Teams ausschütten können. ♦ PH

**MESSE
ESSEN**
Place of Events

BENZIN IM BLUT, ESSEN IM KOPE.

29.11.-07.12.2014
FOR DRIVERS AND DREAMS

Proviewday: 29.11.

DIE NEUE ESSEN MOTOR SHOW APP

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



JETZT FAN WERDEN:
[FACEBOOK.COM/ESSEN MOTOR SHOW](https://www.facebook.com/essenmotorshow)



ESSEN-MOTORSHOW.DE

Mercedes

Irres Titelduell



Gnadenlose Verfolgungsjagd: Hamilton (hinten) folgte Rosberg beim Brasilien-GP fast über die gesamte Distanz wie ein Schatten

Von PETER HAAB
und ARTHUR WINTER

Beim US-GP in Austin hatte Nico Rosberg noch klare Schwächen gezeigt. Doch nur eine Woche später hatte er in São Paulo in allen drei freien Trainings und auch im Qualifying die Nase vorn. Und am Sonntag holte sich der 29-jährige Mercedes-Pilot mit einer starken Leistung seinen Saisonsieg Nummer 5. Mit siebzehn Punkten Rückstand auf WM-Leader Lewis Hamilton wird das letzte Saisonrennen in Abu Dhabi zum Glücksspiel.

Die Mercedes-Siegesserie wird langsam unheimlich: Mit elf Doppelsiegen in einer Saison sind die Silberpfeile seit vergangener Sonntag neuer Rekordhalter. In den bisherigen achtzehn Saisonrennen holte sich Mercedes fünfzehn Siege (Hamilton 10/Rosberg 5). Und so, wie sich die Lage beim GP von Brasilien präsentierte, werden es die Mercedes-Gegner auch beim letzten Saisonrennen in Abu Dhabi nicht leicht haben.

Der gnadenlose Zweikampf der beiden Silberpfeil-Piloten geht im Wüstenstaat in die letz-

te Runde. Hamilton führt die WM-Zwischenwertung mit siebzehn Punkten Vorsprung auf seinen Teamkollegen an. Doch Nico Rosberg hat mit seinem starken Stück in São Paulo wieder Mut gefasst. Und weil in Abu Dhabi doppelte WM-Punkte vergeben werden, wird das Saisonfinale zu einer Art Glücksspiel. «Der Fehler, den Lewis heute gemacht hat, beweist, dass die Sache noch nicht gelaufen ist», hielt Brasilien-Sieger Rosberg fest. «Ich werde jedenfalls bis zur letzten Kurve um meine Chance kämpfen.»

Ecclestone hofft auf Hamilton

Wenn es nach Formel-1-Promoter Bernie Ecclestone geht, soll sein Landsmann Lewis Hamilton in Abu Dhabi den WM-Titel sicherstellen. In einem Interview mit der «Bild am Sonntag» sagte Ecclestone: «Als Privatperson denke ich, dass Lewis ein guter Champion wäre.» Dabei geht es beim 84-jährigen allerdings nicht nur um Sympathie, sondern auch um handfeste geschäftliche Interessen. «Er ist weltweit bekannter als Nico. Ich glaube, dass achtzig Prozent in Amerika Lewis kennen. Und so ist es vermutlich auf der ganzen Welt.» Auf solche Bekanntheitswerte kommt Rosberg ge-

mäss Einschätzung von Ecclestone nicht. «Deshalb wäre Lewis für den Sport der bessere Weltmeister.»

Auch Daimler-Vorstandschef Dieter Zetsche hatte vor einigen Wochen ähnlich argumentiert, als für Mercedes kurzzeitig die Frage um eine Verpflichtung von Sebastian Vettel zur Debatte stand. Zetsche sprach sich aber damals in der Öffentlichkeit klar gegen ein «deutsches Nationalteam» mit Rosberg und Vettel aus. «Wir sind ja vor allem hier, um mit Hilfe von sportlichen Erfolgen weltweit Autos zu verkaufen», hielt Zetsche damals fest, «aus marketingtechnischen Gründen wäre es deshalb nicht geschickt, mit zwei deutschen Piloten anzutreten.»

Konkurrenz im Nacken

Auf der Strecke sind sie für Mercedes in dieser Saison keine ernsthaften Gegner. Aber hinter den Kulissen machen Renault und Ferrari dem Mercedes-Sportchef in diesen Wochen die Hölle heiss: Am Rande des Brasilien-GP gab es nochmals eine zweistündige Diskussion unter den Teamchefs mit dem Thema «Entwicklung des Antriebsstranges». Doch anscheinend wurde bei dieser Ge-

legenheit keine Einigung darüber erzielt, die strikte Antriebs-homologation für die Saison 2015 aufzuweichen. Renault, Ferrari und möglicherweise dann auch Honda erhofften sich einen Vorteil, um den eklatanten technischen Rückstand auf Mercedes verkleinern zu können. Toto Wolff winkte nach dem Meeting ab: «Wir haben einen Kompromissvorschlag angeboten. Aber dieser ist abgelehnt worden. Darum bleibt vorerst alles wie im aktuellen Reglement festgehalten.»

Zur Erklärung: Für eine derart kurzfristige Änderung des Reglements ist Einstimmigkeit unter den Teams nötig. Für eine Änderung für die Saison 2016 präsentiert sich die Ausgangslage dann wieder anders. Dann wird für eine Reglements-anpassung eine 70-Prozent-Mehrheit ausreichend sein. Wenn Renault, Ferrari und Honda also weiterhin zusammenspannen, wird das Team der Silberpfeile spätestens im zweiten Halbjahr 2015 unter Druck kommen. Unterschwellig haben die Mercedes-Konkurrenten bereits angedroht, sich für eine völlig freie Weiterentwicklung des Antriebsstranges starkzumachen. Das wäre aus Sicht von Toto Wolff allerdings keine gute

Idee. «Jeder weiss, dass sich eine solche Entscheidung negativ auf die Kostenentwicklung auswirken würde. Das wäre kein intelligenter Weg.»

Der Showdown in Abu Dhabi liegt dem Mercedes-Sportchef ebenfalls noch etwas auf dem Magen. Er fürchtet sich heimlich davor, dass einer seiner beiden Piloten im Kampf um den WM-Titel von einem technischen Defekt gestoppt werden könnte. Im Falle von Nico Rosberg wäre das möglicherweise noch etwas leichter zu ertragen als in Bezug auf Lewis Hamilton. Denn Hamilton hat in dieser Saison nicht weniger als zehn Rennen gewonnen und wäre somit in den Augen vieler der verdiente Weltmeister 2014. Doch wenn Hamilton ausfällt und Rosberg das letzte Saisonrennen gewinnt, wird der 29-jährige Deutsche zum Profiteur. «Als wir dieser Regelung mit der doppelten Punkten beim letzten Saisonrennen zugestimmt haben, waren wir uns der vollen Tragweite dieser Änderung nicht bewusst», gab Toto Wolff zu. «Aber wir werden alle Teile zweimal checken, damit in Abu Dhabi an unseren Autos keine technischen Probleme auftreten.» ♦

Williams

Felipe Massa: Der Held der Massen

Von PETER HAAB und ARTHUR WINTER

Das Williams-Team war in São Paulo wieder erster Mercedes-Verfolger. Und Felipe Massa begeisterte mit seinem dritten Platz bei seinem Heimspiel die brasilianischen Fans.

«Ich weiss, dass es ein Leben nach Ferrari gibt», hielt Fernando Alonso am Samstagabend nach dem Qualifying mit einer Portion Zynismus in der Stimme fest. «Ende des letzten Jahres musste Felipe Massa Ferrari verlassen. Und – was ist passiert? Er fährt in dieser Saison mit einem sehr guten Auto um Podestplätze. Und heute war er sehr nah an der Pole-Position dran.»

Selbst Mercedes-Aufsichtsrat Niki Lauda gab sich nach dem samstäglichen Qualifying vorsichtig. «Unter normalen Umständen gewinnen wir auch dieses Rennen. Aber die beiden Williams sind sehr nahe an uns dran. Wir dürfen uns keine Fehler im Reifenmanagement erlauben. Sonst sind Massa und Bottas bereit, um zu erben.» Nach dem Rennen weiss man: Felipe Massa wäre sehr wohl bereits gewesen. Doch Teamkollege Valtteri Bottas landete wegen diverser Probleme auf dem enttäuschenden zehnten Platz.

Bei Felipe Massa lief im Rennen auch nicht alles rund: Beim ersten Boxenstopp war er in der

Boxenstrasse zu schnell unterwegs und wurde mit einer Fünfskundenstrafe belegt. Und beim zweiten Stopp steuerte er aus Versehen die McLaren-Box an, deren Mechaniker ebenfalls hell bekleidet sind. «Ich bin ganz einfach sehr glücklich, dass es trotz meinen Fehlern zu einem Podest gereicht hat», atmete ein erleichterter Felipe Massa auf.

Schon nach seinem dritten Platz im Qualifying vor heimischer Kulisse war der 33-jährige Brasilianer ganz besonders gut aufgelegt: «Es war ein grossartiges Qualifying für mich, und die Reaktionen und die Energie, die von den Fans kamen, waren sehr bewegend.» Massa ging in São Paulo erst zum sechsten Mal in dieser Saison vor seinem Teamkollegen Valtteri Bottas ins

Der frühere Ferrari-Pilot hätte am Samstagabend in Interlagos fast für eine Sensation gesorgt. In Q2 hatte sich Massa vor Hamilton setzen können. Da gab's bei Williams kurzzeitig sogar die Hoffnung auf die Pole-Position. In Q3 verhinderte dann aber ein technisches Problem, dass Massa die Zeiten der Silberpfeile nochmals angreifen konnte. Weil sein Motor vor seinem letzten Versuch wegen eines Problems mit dem Benzindruck noch einmal neugestartet werden musste, kam er zu spät raus und hatte dadurch keine freie Strecke. Die brasilianischen Fans hofften natürlich auf eine Überraschung im Rennen. Massa machte sich selbst und seinen heissblütigen

Fans Hoffnung: «Wir waren an beiden Trainingstagen sehr schnell im letzten Sektor und auch im ersten. Nur im mittleren haben wir etwas Zeit verloren, weil es da mehr auf den Abtrieb ankommt. Wir haben ein konkurrenzfähiges Auto, und ich weiss zwar nicht, ob wir besser als die Mercedes sein können, aber ich hoffe, dass wir wenigstens einen von ihnen hinter uns lassen können. Es ist ein sehr wichtiges Rennen für mich als Brasilianer und damit auch für all die Leute, die live zuschauen und mich unterstützen. Ich werde alles versuchen, diesen Fans eine Freude zu machen.» Für die Mercedes hat es zwar nicht gereicht, die Fans feierten trotzdem. ♦

«Die Lücke zu Mercedes ist etwas kleiner geworden.»

FELIPE MASSA

Rennen. «Das Auto hat sich das ganze Wochenende über schon gut angefühlt, und obwohl die Mercedes noch immer mehr absoluten Topspeed haben, scheint sich die Lücke wieder etwas verkleinert zu haben.»



Ausrutscher: Hamilton kurz vor seinem zweiten Reifenwechsel



Überschwenglich: Rosberg



Nachdenklich: Hamilton



Angespannt: Sportchef Toto Wolff und Technikchef Paddy Lowe

KOMMENTAR

Sauber-Teamchefin hatte gar keine andere Wahl

Von PETER HAAB



In den vergangenen Tagen hat das Sauber-Team seine Fahrerpaarung für die Saison 2015 bekannt gegeben. Der 24-jährige Schwede Marcus Ericsson und der 22-jährige Brasilianer Felipe Nasr sollen im nächsten Jahr im Cockpit des Sauber-Ferrari C34 Platz nehmen. Die beiden aktuellen Piloten Adrian Sutil und Esteban Gutiérrez müssen Sauber nach der schlechtesten Saison in der Teamgeschichte Ende Jahr verlassen. Das ist an sich «business as usual» in der Formel 1. Doch Sutil sorgte am Rande des GP von Brasilien in São Paulo für grosse Konfusion, als er verlauten liess, dass sich mit der Presseerklärung des Sauber-Teams für ihn überhaupt nichts geändert habe. Es sei nicht sicher, dass die beiden Neulinge tatsächlich fahren werden, genauso wie es auch nicht sicher sei, dass das Team 2015 über-

haupt am Start sein werde. Fakt ist anscheinend, dass sowohl Sutil als auch Testpilot Giedo Van der Garde mit Sauber ebenfalls gültige Abkommen für 2015 haben. Damit stünden zum aktuellen Zeitpunkt vier Fahrer unter Vertrag. Teamchefin Monisha Kaltenborn wollte sich zu diesen Vertragsproblemen nicht in der Öffentlichkeit äussern. Sutil und Van der Garde ihrerseits werden wohl erst nach Saisonschluss mit Details an die Öffentlichkeit gehen. Dieses Vorgehen der Sauber-Teamleitung ist natürlich nicht die feine Art. Aber Kaltenborn hatte gar keine andere Wahl. Um das Team vor dem abrupten Kollaps zu retten, musste sie die Cockpits quasi an die Meistbietenden versteigern. Und damit natürlich in Kauf nehmen, dass sie einige Leute in ihrem Umfeld vor den Kopf stösst.



Nur in der Anfangsphase des GP auf der Interlagos-Piste: Williams-«Paarlauf» Massa/Bottas

BRUMM-BRUMM-BRÜMMER

Oldies, but Goodies

Es wirkt fast so, als hätte sich im RTL-Programm etwas verschoben, als wäre die Sendung «Hilfe, ich bin ein Star – holt mich hier raus!» versehentlich auf den Platz der Grand-Prix-Übertragungen gerutscht. Nun hat die Boxengasse tatsächlich manchmal etwas (gelegentlich sogar sehr viel) vom Dschungelcamp. Aber das ginge dann doch zu weit. Es ist zwar so, dass die Fl-Stars tatsächlich nach und nach abgewählt werden, allerdings nicht

vom Publikum. Denn das bliebe vermutlich liebend gern bei der alten Faustregel: Der Mensch kommt vor Maschine und Marke.

Die Formel 1 als ein No-Name-Produkt, das wäre auf Dauer verdammt gefährlich. Nicht nur deshalb hätte ein Jenson Button seinen Verbleib in der Weltmeisterschaft verdient, für den sich jetzt sogar sein Rivale Lewis Hamilton stark gemacht hat. Nichts gegen einen Marcus Ericsson, Max Verstappen oder Felipe Nasr. Sport lebt überall auch von Talenten. Aber nur die Mischung macht am Ende die Klasse aus. Siehe Red Bull: Daniel Ricciardo mit und Sebastian Vettel, das ist trotz des dies Jahr lahmen roten Bullen eine sehenswerte Paarung. Weil da Rennfahrergenerationen (die man inzwischen in Fünf-Jahres-Schritten rechnen muss) aufeinander treffen. Weil da immer ein grosser und reizvoller Name mit im Spiel ist. Nur Ron Dennis wird mit dieser Art Motivation so wenig anfangen können wie mit anderen Emotionen. Laut David Coulthard seien Fahrer für den Noch-McLaren-Chef «wie Glühbirnen» – also austauschbar. Was nicht jedem einleuchten muss.

Wir sprechen ja von einer PS-Manege. Und die braucht Attraktionen. Leider bleibt für einen behutsamen Wandel kaum Zeit, auch kein Geld. Erneuerung ist ja immer gut, aber die Formel 1 von heute ist alles andere als überaltert: Von den 22 Stammfahrern gehören nur drei zur Ü30-Fraktion, zehn sind zwischen 25 und 30, sieben zwischen 20 und 25 Jahre alt. Zwei junge Piloten rein, zwei ältere aus,

das bringt die Dinge nicht gleich aus der Balance. Aber: Es bleibt, da sind wir wieder beim Starkult, eben auch eine Frage der Namen. Streiche Vettel, setze Kvyat. Ohne dem talentierten Russen was zu wollen: Aber er hat eben (noch) nicht die Superstar-Ausstrahlung.

Denkt man nur zehn Jahre zurück, wird der rasante Umbruch deutlich. Von den 27 Fahrern aus der Saison 2004 sind nur noch vier dabei – Kimi Raikkönen, Fernando Alonso,

Jenson Button und Felipe Massa. Als Stars bleibend etabliert haben sich in der Zwischenzeit Lewis Hamilton, Nico Rosberg und Sebastian Vettel. Vielleicht liegt es auch an den Seriensiegern wie Schumi, Alonso, Vettel, an den Dominanzen von Ferrari oder Red Bull, dass nicht mehr talentierte Fahrer aus dem Mittelfeld den Sprung nach oben und in die Beliebtheitskala geschafft haben. Ist die Welt erst einmal richtig auf einen aufmerksam geworden – siehe Ricciardo –, ist das öffentliche Interesse fast selbstbeschleunigend. Die Fans wollen Idole, sie warten sehnsüchtig darauf.

Auch deshalb muss das Finanzmodell im GP-Sport ganz dringend neu geordnet werden. Wenn Rennställe zu Mietwagenfirmen zu werden drohen, wenn die Mitgift das Wichtigste ist, dann leiden auf Dauer Charakter, Ruf und Qualität. Die Sportwagen-Weltmeisterschaft WEC macht sich, ähnlich wie es die DTM auch mal versucht hat, die Ausmusterung der Stars zur Tugend: Mark Webber war der beste Botschafter, den die Rennserie haben konnte.

Vielleicht ist der ungewöhnliche Versuch, dem Caterham-Team über Spenden aus dem Internet die Teilnahme am Saisonfinale doch noch zu ermöglichen, ja auch eine Idee, den Fahrermarkt zu beleben.



Button: F1-Helm 2015 runter?



Elmar Brümmer

F1-Fahrer aus Brasilien

Sennas Erben br

Von ELMAR BRÜMMER

Felipe Massa holte bei seinem Heim-GP in Brasilien am Sonntag den dritten Platz. Doch der Titel bleibt für ihn wie auch für Saubers neuen Piloten Felipe Nasr noch in weiter Ferne.

Kaum gibt es wieder einen neuen Brasilianer am Horizont der Formel 1, ist eine ganz bestimmte Formulierung nicht weit. Eine, die demjenigen zwar schmeicheln soll, die ihm aber vor allem das Leben schwer macht: «Der nächste Senna.» Deshalb bezeichnen wir den künftigen Sauber-Piloten einfach nur so, wie er in Brasilia getauft wurde: Felipe Nasr.

Natürlich aber haben auch wir den Senna-Vergleich drauf. Denn Nasr kommt mit dem Sponsorenkonto jener Bank nach Hinwil, die einst schon

den grossen, vor 20 Jahren tödlich verunglückten Ayrton Senna unterstützt hatte. Die Spekulationen, wie viel die Banco do Brasil dafür lockermacht, dass der bisherige Williams-Testpilot 2015 ein Stammcockpit erhält, reichen hoch bis zu 50 Millionen Dollar. Das grösste Geldhaus Südamerikas hat es sich zur Aufgabe gemacht, den nächsten Brasilianer in die Formel 1 zu bringen. Wohlwissend, dass dieses Investment, zumindest bei Erfolg, Image bringt.

Die Nr. 3 der Rennnationen

Brasilien ist nach Grossbritannien und Deutschland die Nummer 3 unter den Rennnationen, lebt und atmet Motorsport noch leidenschaftlicher als anderswo. PS-Samba geht immer, Fussball-WM oder Olympia hin und her. In São Paulo sowieso, wo sie gegen andere Grossereignisse und vor allem gegen

Rio de Janeiro eine gesunde Abneigung hegen.

In jedem Fall ist das Portfolio von Felipe Nasr (gesprochen Nasse) die beste Mitgift, die ein Neueinsteiger derzeit mitbringen kann. Sonst hätte sich das Schweizer Team auch nicht kurzfristig zu seinen Gunsten umentschieden. Und, um fair zu bleiben: Für einen 22-Jährigen hat Nasr eine Topvita.

Der Hauptstadt-Boy fährt immer mit dem Messer zwischen den Zähnen, absolvierte die klassische Schule im Kart, ging mit 16 nach Europa. Wo er die Formel BMW und die britische Formel-3-Meisterschaft gewann. Aktuell ist Nasr in seinem dritten GP2-Jahr Tabellenzweiter. Bei Williams hat er 2014 ein F1-Lehrjahr hinter den Kulissen absolviert, hat genau beobachtet, wie sein Landsmann und Vornamensvetter Felipe Massa die F1 betreibt.

AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARTHUR WINTER

Vor dem diesjährigen Brasilien-GP ist am **Autodromo José Carlos Pace** in Interlagos gebaut worden: Die Einfahrt in die Boxengasse wurde nach links verlegt, um die Boxenmauer aus Sicherheitsgründen weiter von der Ideallinie in Kurve 15 wegrücken zu können. Die Ausfahrt aus der Boxengasse wurde ebenfalls etwas nach links verlegt, um Platz für eine Auslaufzone auf der Aussenseite von Kurve 2 zu



Alonso: Pistencheck in Mexiko

schaffen. Zudem wurde die Strecke auf ihrer kompletten Länge von 4,309 Kilometern neu asphaltiert. Für nächstes Jahr gibt's zudem eine neue Boxenanlage.

Die Sicherheitsdiskussionen nach dem schweren Unfall von **Jules Bianchi** beim GP von Japan in Suzuka haben auch die Organisatoren des Brasilien-GP veranlasst, ihr

Sicherheitskonzept zu überdenken. Zwar war schon vor dem Unfall des Marussia-Piloten klar, dass es im Senna-S eine neue Auslaufzone geben würde. Danach wurde auch der Einsatz des Bergungsstruktors neu geregelt. «Der Bianchi-Unfall hat uns nachdenken lassen», sagte Streckeningenieur **Luis Ernesto Morales**. Schon 2003 wären beinahe einige Piloten gegen einen Bergungskran geprallt.

Michael Schumacher war einer von vielen Fahrern, die an jenem Rennsonntag in der Kurve 3 abflogen. Der Ferrari-Pilot verfehlte dabei ein Bergungsfahrzeug, das die ebenfalls gestrandeten Autos von **Juan Pablo Montoya** (Williams) und **Antonio Pizzonia** (Jaguar) bergen wollte, nur um wenige Meter. Schon beim US-GP in Austin wurden die Streckenposten angewiesen, nach einem Unfall nicht sofort in die Auslaufzone zu gehen.

In rund zwölf Monaten soll der GP von Mexiko sein Comeback in der Formel-1-Weltmeisterschaft erleben. Nach 23 Jahren findet das **Autodromo Hermanos Rodríguez** wieder den Weg in den Kalender. Doppelweltmeister **Fernando Alonso** hat sich die Strecke auf dem Weg von Austin nach Brasilien bei

einem PR-Termin der Santander-Bank angesehen und war überzeugt, dass die Piste nach der Renovierung ein tolles Rennen ermöglichen werde.

Nachdem das Sauber-Team am Rande des Brasilien-GP in São Paulo den 22-jährigen **Felipe Nasr** als zweiten Fahrer für 2015 bekannt gab, ist durchgesickert, dass eigentlich **Jules Bianchi** nächstes Jahr bei Sauber gefahren wäre. Ferrari, Sauber und Bianchi sollen sich am Rande des Japan-GP darauf geeinigt haben.

Obwohl er einen gültigen Vertrag für 2015 hat, wird **Adrian Sutil** nicht mehr bei Sauber fahren. «Ein merkwürdiger Schritt des Sauber-Teams. Ich dachte, es wäre verboten, drei Fahrer gleichzeitig unter Vertrag zu nehmen», wunderte sich Sutil-Freundin **Jenny Becks** auf Twitter.



Jenny Becks und Adrian Sutil

...chen weiter langen Atem

Massa! Der Aufschrei, der 2008 durch die Senke von Interlagos ging, als Brasiliens damals einziger aktiver Formel-1-Pilot für ein paar Sekunden Weltmeister war, scheint immer noch in der Luft über der Vorstadt von São Paulo zu liegen. Massa! «Ich liebe diesen Platz, die Energie, die ich in diesem Autodromo spüre – schon lange, bevor ich in die Formel 1 kam», gesteht der 33-Jährige.

So schafft er es diesmal auf den dritten Podiumsplatz, obwohl er sich zwei Pannen in der Boxengasse geleistet hat: Erst überzog er das Geschwindigkeitslimit (fünf Strafsekunden), dann fuhr er erst bei McLaren statt bei Williams an der Box zum Reifenwechsel vor. Aber der Jubel seiner Landsleute übertünchte am Ende alles.

Nachdem Massa das grosse Glück bei Ferrari verpasst hatte, nachdem er von Fernando Alonso nicht annähernd so gut behandelt wurde wie von Mi-

chael Schumacher, schien sein Wechsel zu Williams ein Abstieg zu sein, die einzige Alternative zum Karriereende. Der brasilianische Fernsehsender Globo TV aber wollte unbedingt einen einheimischen Helden. Und Bernie Ecclestone half mit bei der Vermittlung. Inzwischen hat Massa eine neue Perspektive. Er ist mit dem Williams-Mercedes näher dran an der Spitze als die meisten anderen. Selbst Alonso gesteht mit Hochachtung: «Felipe hat gezeigt, dass es ein Leben nach Ferrari geben kann.» Fragt sich nur, welches.

Barrichello ohne Happy End

Rubens Barrichello, der Ende 2005 für Massa bei der Scuderia weichen musste, fand bei Honda und zum Schluss bei Williams nicht den gewünschten ganz grossen Erfolg. Immerhin, in der einen Wundersaison des Brawn-Teams konnte er 2009 WM-Dritter werden. Der Titel

als Ausdauer-Weltmeister mit 323 Grand-Prix-Einsätzen ist das Beste, was er aus seiner langen Karriere machen konnte. «Rubinho» war derjenige, der am meisten unter der Bürde von Ayrton Sennas Über-Erfolgen leiden musste, Brasiliens Öffentlichkeit nahm ihn häufig als Witzfigur («Eselchen in Badeschlappen») wahr. Und fast hätte sich der inzwischen 42-Jährige, der seinen Job als F1-Kommentator wieder aufgibt, selber noch einmal richtig lächerlich gemacht. Ehe sich der Caterham-Rennstall wegen der Insolvenz zurückziehen musste, hatte der GP-Methusalem tatsächlich ernsthaft über ein Comeback nachgedacht.

Zuletzt war Barrichello im Saisonfinale 2011 in São Paulo aufgetreten, ehe er sein Cockpit an den – auch glücklosen – Bruno Senna verloren hatte. «Es wäre einfach grossartig gewesen, noch einmal vor meinen Landsleuten zu fahren, um

mich standesgemäss verabschieden zu können», sinniert Barrichello. Aber die Brasilianer freuen sich wohl mehr auf einen doppelten Felipe für die kommende Saison als auf ein Schaulaufen eines ihrer Altstars. Und mancher denkt schon mit etwas Wehmut an den 15. November 2015, wenn der Gran Premio wieder das vorletzte Rennen der Saison sein wird.

Dann werden die alten Boxenanlagen, die jedem Gastspiel der modernen Formel 1 einen Hauch von der Atmosphäre des Kinofilms «Rush» verleihen, Geschichte sein. Im Januar werden die baufälligen Anlagen abgerissen, soll die Platznot für die Teams, die in Baracken hausen müssen, aufhören. Im Autodromo Carlos Pace wird es dann einen Paddock geben, wie er sonst nirgendwo steht – vollständig überdacht. Das mehrstöckige Bauwerk wird weit über 120 Millionen Euro kosten,

und es war die Bedingung dafür, dass der Vertrag für den traditionsreichen Grand Prix bis 2020 verlängert wurde. Das Geld dafür kommt von der brasilianischen Bundesregierung.

Würde es Massa und jetzt Nasr nicht geben, sähe es 40 Jahre nach dem zweiten Titelgewinn von Emerson Fittipaldi, dem Vater der Motorsportbegeisterung in Brasilien, mit den Zukunftsaussichten eher düster aus. In der Formel 3 und der GP wird das Nachwuchsloch besonders deutlich, da ist gar kein Brasilianer mehr am Start. In den Zweiliterformeln gibt es immerhin eine Handvoll Talente – darunter Pietro Fittipaldi, ein Enkel von Emerson. Bis zu Brasiliens neuntum F1-WM-Titel ist es also noch weit. Einstweilen darf vielleicht Lewis Hamilton adoptiert werden. Obwohl eben der es war, der 2008 in der letzten Kurve Felipe Massa den Weltmeister-Triumph doch noch wegschnappte. ♦



Felipe Massa: Von seinen Landsleuten gross gefeiert für Platz 3 und Pokal beim Heimrennen



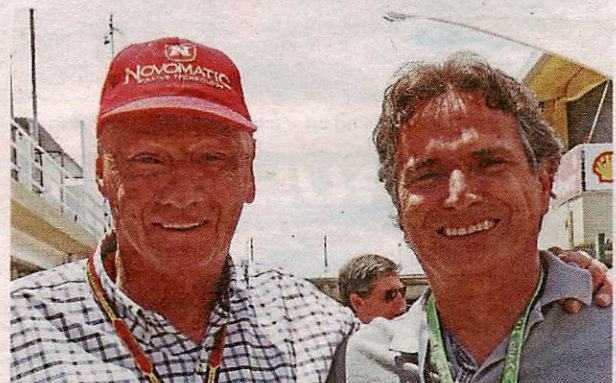
Felipe Nasr (hier mit Freundin): Ab 2015 Stammfahrer bei Sauber



Unvergessen: Ayrton Senna (hier bei seinem Brasilien-Sieg 1993)



F1-Urvater: Emerson Fittipaldi



Nelson Piquet Sr.: Wiedersehen mit Ex-Teamkollege Lauda (li.)

Team für Team - GP Brasilien 2014

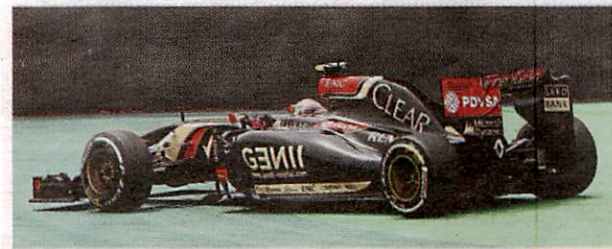
Mercedes: Neuen WM-P



Red Bulls Rekord-Punktzahl von 2011 übertroffen: Mercedes mit seinem elften Doppelsieg 2014



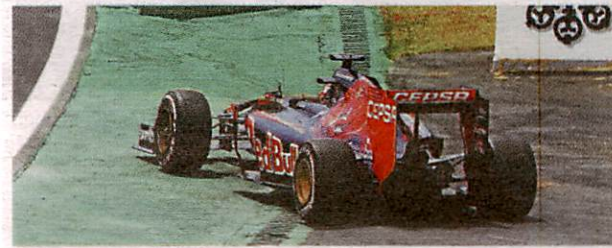
Zehntes Mal Startplatz 1 dieses Jahr geschafft: Nico Rosberg



Maldonado: Auch in Brasilien mit etwas abseitiger Linienwahl



Juncadella: Pérez-Auto im ersten Training rausgeschmissen



Verstappen: Der Frischling erforschte auch einen Notausgang



Budgetmangel 1: Marussia verzichtete auch auf den Brasilien-GP

MERCEDES 6 ROSBERG P1, 44 HAMILTON P2

Am jeweils vierten und fünften in diesem Jahr zum Renneinsatz gebrachten Kinetikgenerator von Hamilton und Rosberg wurde vor dem Brasilien-GP-Training der Antrieb erneuert. Auch neu an beiden W05 AMG Hybrid: die jeweils fünfte Batterie und zwei Steuergeräte – auch jeweils zum fünften Mal. Zudem wurde an den Autos der beiden letzten Titelanwärter das Innenleben der Getriebe ausgetauscht. Im FT1 neigten beide Wagen auf den härteren Reifen (Typ «Medium») zum Untersteuern auf der noch schmutzigen Piste. Im FT2, als der Asphalt bei 29 Grad Lufttemperatur unerwartet hohe 54 Grad erreichte, rapportierte das Silberpfeil-Duo bei weicheren Pirellis (Typ «Soft») frühe Blasenbildung. Ein Quersteher auf seine letzten schnellen Runde im dritten Qualifying-Drittel (Q3) kostete Hamilton am Samstag die Pole-Position. Die holte 2014 zum zehnten Mal Rosberg. Und der gewann 2014 zum fünften Mal – vor Hamilton. **WM-Punkte/WM-Platz: 651/1.**

LOTUS 8 GROSJEAN AUSFALL (P17), 13 MALDONADO P12

Grosjeans E22 bekam vor Trainingsauftakt ein komplett neues Getriebe, bei dem des Maldonado-Autos wurden nur die Zahnräder gewechselt. Grosjean erhielt zudem seine fünfte und letzte strafreie neue Batterie sowie die fünfte Neuvariante eines der Steuergeräte. Maldonado musste sich mit einer gebrauchten Kontrollbox begnügen. Bis nach dem FT3 zeigten beide Zuversicht. Wobei Grosjean, der mangels Budget wie schon in Austin auf den neuen Unterboden verzichten musste, stets schlechter abschnitt. Der Franzose kam in der Quali dann zwar vor seinen venezolanischen Kollegen, aber die Quali-Ränge 15 und 18 brachten nichts. Ursache: Im Gegensatz zu den meisten Konkurrenten vermochte Lotus nicht das Maximum aus den weichen Reifen zu holen. Grosjean erlitt im Rennen auf P16 Motorschaden und wurde als 17. noch gewertet. **WM-Punkte/WM-Platz: 10/8.**

FORCE INDIA 11 PÉREZ P15, 27 HÜLKENBERG P8

Nach Tod seines fünften Saisonmotors in Austin wurde Hülkenberg in Interlagos mit seinem vierten 2014er-V6 losgeschickt – also mit Gebrauchtmotor. Die auch beim US-GP zerstörte Antriebswelle des Kinetikgenerators musste am VJM07 des Deutschen aber durch eine ganz neue ersetzt werden. Der gleiche Wechsel wurde am Pérez-Wagen vorgenommen. Den versenkte im FT1 Ersatzpilot Juncadella unsanft in die Barrieren. Wegen der danach entstandenen Hitze, tauschte Force India vorsorglich die Hydraulik. So blieb Pérez am Freitag Zuschauer. Hülkenberg suchte auch am Samstag vergebens Rhythmus und Konstanz. Pérez schonte in FT3 und Quali Material, weil er wegen seines Austin-Fouls diesmal ohnehin am Start nach hinten strafversetzt wurde. Von dort aus wurde er nur 15., während Hülkenberg kurzzeitig führte und im Ziel Achter war. **WM-Punkte/WM-Platz: 127/6.**

TORO ROSSO 25 VERGNE P13, 26 KVYAT P11

Zum fünften Mal neu eingepflanzt dieses Jahr in den STR9 von Kvyat: Batterie und zwei von vier Steuergeräten des Elektroantriebs. Mit P3 im FT1 begann der Russe das Brasilien-Wochenende stark. Bemerkenswert war auch P6 vom erneut am Freitagmorgen im Vergne-Auto eingesetzten Ersatzfahrer Verstappen. Für den erst 17 Jahre alten Niederländer war für Interlagos die Servolenkung gegenüber Austin passender abgestimmt worden. Mit den steigenden Luft- und Streckentemperaturen wurden am Freitagnachmittag die Rundenzeiten des italienischen Red-Bull-Teams schlechter. Vergne bremste zudem sein plötzlich Leistung verweigernder Hybridantrieb. Kvyat verzichtete im Q2 aufs Fahren. Denn: Er musste im zweiten Strafschritt für den Einsatz seines siebten Motors wie in Austin ohnehin von weit hinten starten. Von P17 kam er bis auf P11. **WM-Punkte/WM-Platz: 30/7.**

MARUSSIA 4 CHILTON, 42 ROSSI

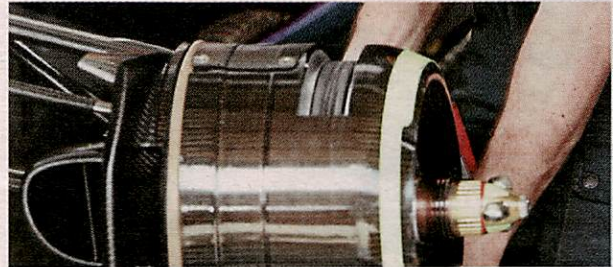
NICHT AM START

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

Punkte-Rekord aufgestellt

RED BULL 1 VETTEL P5, 3 RICCIARDO AUSFALL

Wie alle Teams lagen auch die bereits entthronten Weltmeister nicht erst in Brasilien bei den Antriebskomponenten Verbrennungsmotor, Turbolader sowie bei den Elektrotriebwerken (Kinetik- und Wärmegenerator) am erlaubten Limit von jeweils fünf pro Saison. Vettels RB10, in dem seit dem vorausgegangenen US-GP-Wochenende bereits das sechste komplett neue Antriebspaket eingebaut war, lag sogar drüber. Vor dem ersten freien Training (FT1) am Freitagmorgen wurde am Ricciardo-Auto eines von vier Steuergeräten ersetzt. Weil er auch davon schon fünf verbraucht hatte und Red Bull keine Strafe in Kauf nehmen wollte, wurde eine gebrauchte Kontrollbox verwendet. Auf dem neuen, bis auf der Zielgeraden weniger aggressiven Interlagos-Asphalt fand Vettel bis zur Quali die bessere Fahrzeugabstimmung und startete diesmal vor Ricciardo. Der fiel mit Radaufhängungsdefekt im GP aus. Vettel konnte sich dort P5 erobern. **WM-Punkte/WM-Platz: 373/2.**



Bei Ricciardo im GP gebrochen: Radaufhängung links vorne

FERRARI 7 RÄIKKÖNEN P7, 14 ALONSO P6

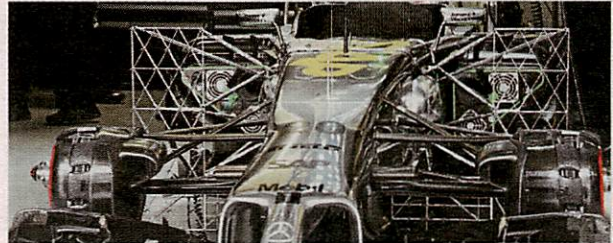
Räikkönen begann das Training zum vorletzten Rennen des Jahres mit einigem Tempoüberschuss: zwei Dreher im FT1, im FT2 dann ein dritter Ausrutscher und schliesslich noch eine Fastkollision mit Massa (Williams) in der Boxengasse. Die ersten drei Zwischenfälle nahm der «Iceman» gewohnt cool auf seine Kappe. Teamkollege Alonso löschte seinen F14 T im FT2 eigenhändig, als darin ein bis an seine Grenzen ausgereizter Gebrauchtmotor platzte und in Flammen aufging. Dass der Ex-Weltmeister darüber grinste, sorgte nicht nur in Interlagos für so manches Kopfschütteln. Wie angespannt die Stimmung zwischen Alonso und Ferrari ist, zeigte sich erneut zu Beginn des Qualifyings: Der Spanier stauchte seine Boxencrew per Funk zusammen, weil sie ihn mit nicht voll aufgeladener Batterie losgeschickt hatte. Mit ganz neuer Hinterachsabstimmung war Räikkönen in der Quali wie so oft der langsamere Ferrari-Pilot. So war es dann auch im Rennen. **WM-Punkte/WM-Platz: 210/4.**



Angebrannt, abgeschleppt: Alonso-Ferrari am Freitagnachmittag

MCLAREN 20 MAGNUSSEN P9, 22 BUTTON P4

Der MP4-29 von Button schaffte am Freitagmorgen nicht mal die allererste Aufwärmrunde und musste von Streckenposten zu seiner Box geschoben werden. Grund: Defekt im Hybridantrieb. Erst im FT2 konnte der Ex-Weltmeister mit der Set-up-Suche beginnen. Und stellte wie Teamgenosse Magnussen fest, dass es vor allem an Topspeed mangelte – was in Interlagos vor allem auf dem langen Vollgasstück zwischen letzter und erster Kurve verheerend ist. Das Problem schafften Umbauten über Nacht aus der Welt und war nach dem FT3 am Samstag vergessen. Doch: Trotz den erfreulichen Startplätzen (SP) 5 (Button) und 7 (Magnussen) hatten die Vorderräder weiterhin die Tendenz, beim Bremsen zu blockieren. Während Button SP5 in P4 ummünzen konnte, fiel Magnussen von SP7 auf P9 zurück. Grund: Reifen zur sehr strapaziert. **WM-Punkte/WM-Platz: 161/5.**



In vollem Mess-Gewand: Magnussens Auto im Brasilien-Training

SAUBER 21 GUTIÉRREZ P14, 99 SUTIL P16

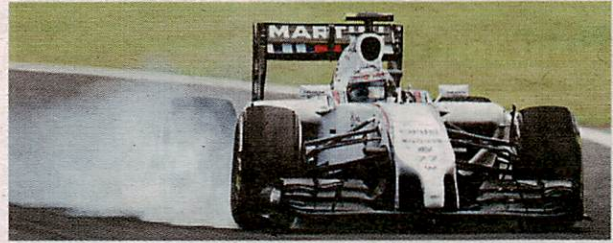
Beide C33 wurden in Brasilien mit jeweils drei ausgetauschten Steuergeräten eingesetzt. Die Schweizer verwendeten dabei gebrauchte Komponenten. Neu war die Batterie für Gutiérrez. Es war die fünfte und letzte erlaubte des Mexikaners in 2014. Im FT1 arbeiteten beide Piloten in verschiedene Abstimmungsrichtungen. Ziel: schnellstens auf dem neuen Asphalt das bestmögliche Set-up zu finden fürs extrem – vor allem bei Wärme – reifenfressende Auto. Gutiérrez stoppten zweimal Hybridpannen. Der hatte dann aber in der Quali die Nase trotz weniger Gesamttrainingszeit vor Sutil. An dessen Wagen war nach der Qualifikation ein Turbolader- und Kinetikgeneratorwechsel fällig. Weil es Probleme mit der Kühlerkonfiguration gab, musste Sutil aus der Boxengasse starten. Gutiérrez war am Ende auch frustriert: bloss 14. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**



Gutiérrez: Im Qualifying die Oberhand über Sutil behalten

WILLIAMS 19 MASSA P3, 77 BOTTAS P10

Vor dem vorletzten Trainingsstart wurden bei Massa und Bottas die Antriebe der Kinetikgeneratoren ausgetauscht. Raus mussten am FW36 von Bottas zusätzlich die in Austin beschädigten Getriebezahnräder des ersten Ganges. Bevor der Finne vor den Toren São Paulos loslegen konnte, durfte auf seinem Stammplatz Ersatzpilot Nasr ran. Der Brasilianer (12.) blieb im FT1 hinter Landsmann Massa (6.). Der behielt ausser im FT2 auch die Nase vor Bottas. Das lag nicht nur an der Zusatzenergie der einheimischen Fans, die Massa vorantrieben. Einige Fehler, vor allem ein Verbremser, liessen Bottas in seinem letzten schnellen Quali-Versuch SP3 an den Teamkollegen verlieren. Trotz Speedlimit- und Boxenstopp-Irrtum (erst McLaren statt Williams) holte Massa auch im Rennen P3. Bottas nach verbotenen Stopps und Hülkenbergs Abdrängmanöver nur 10. **WM-Punkte/WM-Platz: 254/3.**



Bottas: Verbremser kosteten ihn den dritten Startplatz

CATERHAM 9 ERICSSON, 10 KOBAYASHI

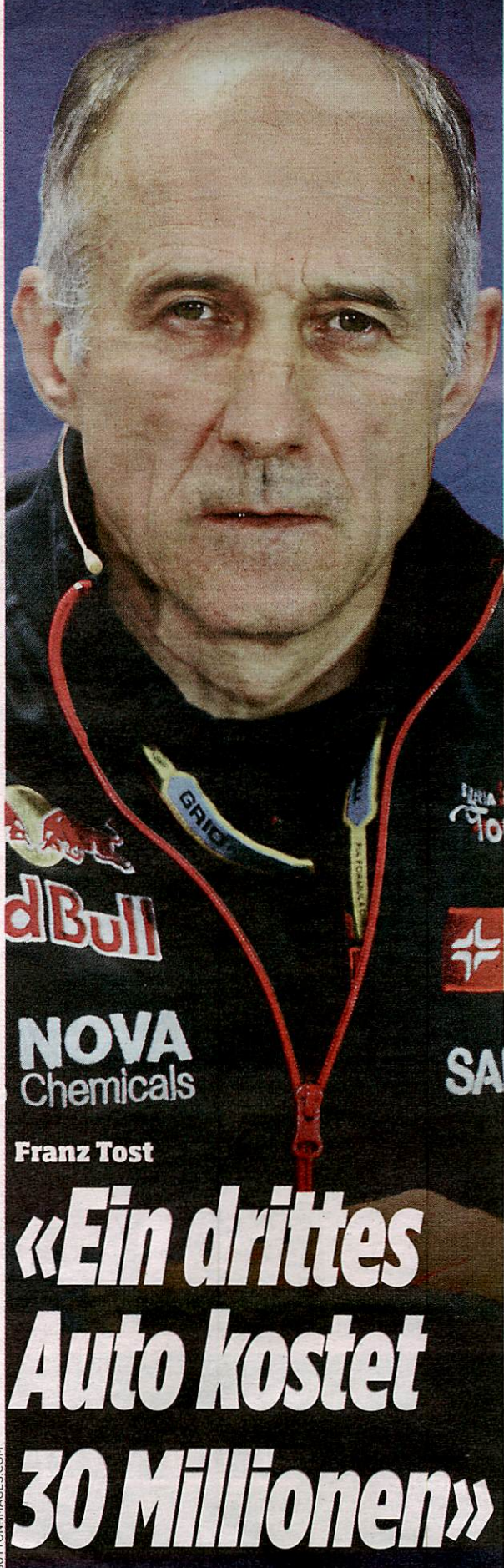
NICHT AM START

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



Budgetmangel 2: Caterham verzichtete auch auf den Brasilien-GP

Franz Tost: «Die Formel 1 hat kein Gewinn- oder Einnahmeproblem. Sie hat ein Verteilproblem!»



Franz Tost

«Ein drittes Auto kostet 30 Millionen»

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Franz Tost (58) zählt in der Formel 1 zu den ausgesprochen vernünftigen Teamchefs. Auch er macht sich Sorgen um die Königsklasse. Im exklusiven Interview mit MSA nimmt er Stellung zur aktuellen Situation.

Mit Caterham und Marussia hat die F1 zwei Teams auf einen Schlag verloren. Wie schlimm steht es um die Königsklasse? FRANZ TOST: Das ist ganz klar ein Weckruf. Wir müssen Mittel und Wege finden, dass zwölf Teams zwei Autos an den Start bringen und dabei auch auf einer gesunden finanziellen Basis operieren. Von diesem Ziel sind wir weit entfernt, auch wenn ich hoffe, wenigstens eines der beiden Teams in Abu Dhabi wieder am Start zu sehen. Eines ist leider sicher: All jenen, die sagen, wir sollen uns nicht sorgen, schon früher seien kleine Teams untergegangen, halte ich entgegen, dass das zwar stimmt, aber früher gab es auch viele Teams, die in die F1 drängten. Doch wo sind die heute? Wer kann denn allen Ernstes beim jetzigen Geschäftsmodell garantieren, aus dem Stand operative Kosten von mindestens 80 bis 100 Millionen Euro zu stemmen? Jahr für Jahr. Die Durchlässigkeit Richtung Formel 1 ist einfach nicht mehr gegeben.

Lotus, Sauber und Force India haben für Abu Dhabi mit einem Boykott gedroht, falls die Geldverteilung nicht gerechter wird. Was hältst du von einem Boykott und der Geldverteilung? Einen Boykott lehne ich strikt ab, das führt zu keiner Lösung. Ganz im Gegenteil. Ein Boykott verschlimmert das ohnehin schon angeschlagene Image der Formel 1 zusätzlich. Die Geldverteilung ist solange akzeptabel, als es keine Probleme gibt. Offensichtlich ist das gegen-

Zur Person

Franz Tost

Geburtstag 20. Januar 1956

Geburtsort Trins (A)

Herkunftsland Österreich

KARRIERE

1983 Meister öster. Formel Ford
1984/85 Studium Sportmanagement in Innsbruck/Wien (danach bis 1988 bei der Walter Lechner Racing School)
1988–1993 beim Team Eufra (F3)
1993–2001 Teammanager bei Willi Webers Formel-3-Rennstall, persönlicher Berater von Ralf Schumacher
2001–2005 Operation-Manager bei BMW F1 (Koordinator zwischen BMW und Williams)
seit 2006 Teamchef von Toro Rosso

HOBBYS

Keine Zeit für Hobbys...

wärtig aber nicht der Fall. Und genau deswegen erwarte ich, dass die Shareholder sich zusammensetzen, um eine Lösung zu finden. Ich sehe kein Problem darin, dass Topteams wie Ferrari, Red Bull, McLaren oder Williams mehr Geld erhalten. Schliesslich waren es diese Teams, die in den letzten Jahren der Formel 1 den Stempel aufgedrückt haben. Nein, es muss nicht unter den Teams anders verteilt werden, sondern es muss zusätzlich Geld an die Teams verteilt werden. Das zusätzliche Geld muss von den Shareholdern kommen, so wie es bei jeder anderen Firma der Fall ist. Sie müssen dafür ja gar nicht in ihre Taschen greifen, es reicht ja völlig, wenn sie auf bisherige, sehr aussergewöhnliche Gewinnmargen verzichten. Die Formel 1 hat kein Einnahme-

«Die Fans wollen David gegen Goliath sehen.»

FRANZ TOST

Problem und sie hat kein Gewinn-Problem – was die F1 hat, ist ein Verteilungsproblem.

Was muss aus deiner Sicht getan werden, damit die Formel 1 2015 auf gesünderen Beinen steht?

Einiges. Erstens, wie gerade angeführt, einen grösseren Anteil der Teams am Gewinn und den dann so verteilt, dass auch die kleineren Teams überleben. Zweitens eine Reduzierung der Ausgaben, entweder über das Reglement oder über eine Kostendeckelung. Drittens die Freigabe der Entwicklung für die Power Unit, damit das Feld ausgeglichener wird. Ja, ich weiss, dass das diametral einer Kostenreduzierung entgegen steht, und in drei, vier Jahren wäre ein Freezing auch okay, aber in den ersten zwei Jahren muss eine uneingeschränkte Weiterentwicklung möglich gemacht werden. Man kann doch nicht in der Anfangsphase die Entwicklung einschränken. Wenn auch 2015 zwei Autos eine Sekunde pro Runde schneller fahren als der Rest des Feldes, wird das Interesse weiter sinken. Die Entwicklung der Power Unit sollte zur Gänze von den Herstellern getragen werden, sie sind es doch, die enorm vom Image der Formel 1 profitieren. Und viertens sollte über ein umfangreicheres Rahmenprogramm nachgedacht werden. Die Besucher erwarten einen höheren Unterhaltungswert. Da gehören mehrere Rennen, aber auch Konzerte dazu – wie es beispielsweise beim GP in Singapur üblich ist.

Wie gross ist die Gefahr, dass noch mehr Teams eingehen und die verbleibenden drei Autos einsetzen müssen?

Ich hoffe, das wird nicht der Fall sein. Die F1 braucht zwölf gesunde Teams. Die Fans wollen Vielfalt, sie wollen David gegen Goliath. Kaum ein Vettel-Sieg wurde so euphorisch gefeiert wie sein Toro-Rosso-Sieg in Monza. Nein, mir gefällt die Drei-Auto-Idee nicht. Es hat mir auch noch niemand erklären können, wie das dritte Auto finanziert wird, denn auch bei den Topteams sind die Budgets nicht unendlich, und ein drittes Auto würde garantiert 30 Millionen Euro zusätzlich kosten. Völlig unklar wäre auch, wie die Punkte für die Konstrukteurs-WM verteilt würden. Und noch eins: Stell dir



mal die Saison 2014 mit Drei-Auto-Teams vor. Wie viele GP hätte es da gegeben, wo nach dem Zieleinlauf nur Mercedes-Piloten auf dem Podest gestanden hätten? Ausserdem: Die Punkte-Ränge wurden von sechs auf acht und dann auf zehn ausgedehnt. Mit dem Ziel, dass möglichst viele Teams, sprich Sponsoren, vorzeigbare Ergebnisse erzielen können. Drei-Auto-Teams wären völlig kontraproduktiv, oder will man die Punkteränge bis P15 erweitern? Ausserdem hat die Idee eines Drei-Auto-Teams doch nur auschiebende Wirkung. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis das nächste Team wegbreicht. Am Ende sind dann noch fünf am Start. Sollen die dann vier Autos einsetzen? Das interessiert doch keinen mehr. Kannst du dir die Champions League nur mit Bayern, Barcelona, Madrid, Chelsea und Manchester United vorstellen?

Ohne Red Bull wären bei Toro Rosso die Lichter auch schon ausgegangen, oder?

Ohne Red Bull wären sie erst gar nicht eingeschaltet worden.

Noch zur Fahrerfrage bei Toro Rosso: Seit Vergne weiss, dass er bei euch (woh!) gehen muss, zeigt seine Leistungskurve nach oben. Siehst du das auch so?

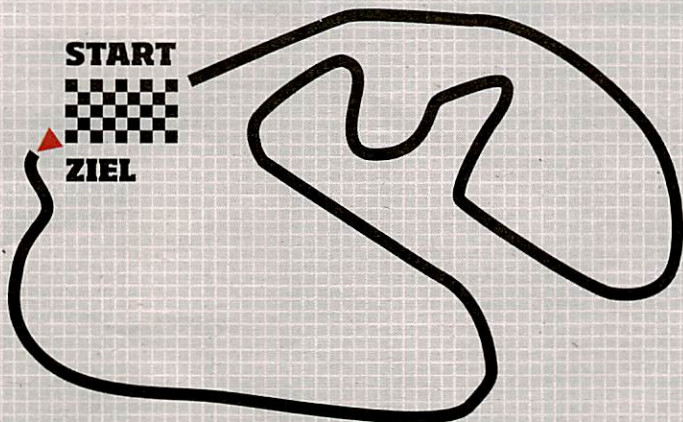
Vergne ist schnell, das wissen wir, sonst wäre er nicht im Red Bull-Kader. Es gab bei ihm während der Saison viele technische Probleme, für die er nichts konnte. Vor und nach der Bekanntgabe von Verstappen. Ist er für dich immer noch ein Kandidat für 2015?

Er ist für mich genauso ein Kandidat wie Carlos Sainz, Pierre Gasly oder Alex Lynn. Die Entscheidung liegt bei Red Bull.

Ohne Vergne musst du 2015 mit zwei Rookies antreten. Du hast einmal gesagt, das sei dir nicht so lieb. Ist das immer noch so? Das ist immer noch so. Einem Team mit zwei Rookies fehlen einfach die Referenzwerte. Da besteht schnell die Gefahr, dass man bei der Abstimmung eine falsche Richtung einschlägt. ♦

STRECKE

GP Brasilien / São Paulo



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

TRAININGS

1. freies Training (Fr) min/Rdn.	2. freies Training (Fr) min/Rdn.	3. freies Training (Sa) min/Rdn.	Topspeed Qualifying (Sa) km/h
1. Rosberg 1:12,764 (30)	1. Rosberg 1:12,123 (36)	1. Rosberg 1:10,446 (28)	1. Massa 342,9
2. Hamilton 1:12,985 (32)	2. Hamilton 1:12,336 (36)	2. Hamilton 1:10,560 (20)	2. Bottas 338,0
3. Kvyat 1:13,723 (39)	3. Räikkönen 1:12,696 (32)	3. Massa 1:10,875 (21)	3. Rosberg 335,5
4. Alonso 1:13,742 (30)	4. Ricciardo 1:12,956 (24)	4. Bottas 1:11,054 (23)	4. Hamilton 334,8
5. Massa 1:13,811 (28)	5. Bottas 1:13,035 (31)	5. Ricciardo 1:11,188 (11)	5. Button 333,7
6. Verstappen* 1:13,827 (26)	6. Massa 1:13,099 (27)	6. Button 1:11,210 (19)	6. Pérez 333,5
7. Maldonado 1:14,034 (31)	7. Alonso 1:13,122 (20)	7. Räikkönen 1:11,316 (15)	7. Magnussen 333,5
8. Räikkönen 1:14,114 (32)	8. Kvyat 1:13,254 (35)	8. Alonso 1:11,399 (8)	8. Gutiérrez 332,7
9. Magnussen 1:14,136 (30)	9. Vettel 1:13,333 (28)	9. Magnussen 1:11,499 (19)	9. Vettel 332,6
10. Ricciardo 1:14,197 (27)	10. Magnussen 1:13,479 (33)	10. Kvyat 1:11,834 (26)	10. Ricciardo 331,3
11. Sutil 1:14,434 (31)	11. Maldonado 1:13,479 (33)	11. Vettel 1:11,967 (21)	11. Kvyat 331,0
12. Nasr** 1:14,522 (22)	12. Grosjean 1:13,714 (37)	12. Maldonado 1:12,069 (29)	12. Vergne 327,9
13. Hülkenberg 1:14,678 (33)	13. Hülkenberg 1:13,882 (32)	13. Sutil 1:12,184 (27)	13. Sutil 327,3
14. Vettel 1:14,902 (24)	14. Gutiérrez 1:13,902 (25)	14. Grosjean 1:12,235 (30)	14. Hülkenberg 326,4
15. Grosjean 1:15,109 (23)	15. Sutil 1:14,204 (36)	15. Vergne 1:12,235 (29)	15. Räikkönen 326,2
16. Juncadella*** 1:16,030 (17)	16. Button 1:14,209 (31)	16. Gutiérrez 1:12,286 (24)	16. Alonso 324,5
17. Button ohne Zeit (1)	17. Vergne 1:17,171 (5)	17. Hülkenberg 1:12,324 (17)	17. Grosjean 320,0
18. Gutiérrez ohne Zeit (6)		18. Pérez 1:12,942 (25)	18. Maldonado 319,0
19.		19.	19.
20.		20.	20.
21.		21.	21.
22.		22.	22.

* für Vergne; ** für Bottas; *** für Pérez

QUALIFYING

Q1 (18 min)	Q2 (15 min)	Q3 (12 min)	Quali-Duelle
1. Rosberg 1:10,347	1. Rosberg 1:10,303	1. Rosberg 1:10,023	Vettel 7:11 Ricciardo
2. Hamilton 1:10,457	2. Massa 1:10,343	2. Hamilton 1:10,056	Hamilton 7:11 Rosberg
3. Massa 1:10,602	3. Bottas 1:10,421	3. Massa 1:10,247	Räikkönen 2:16 Alonso
4. Bottas 1:10,832	4. Hamilton 1:10,712	4. Bottas 1:10,305	Maldonado 4:14 Grosjean
5. Button 1:11,097	5. Button 1:11,127	5. Button 1:10,930	Button 9:9 Magnussen
6. Magnussen 1:11,134	6. Vettel 1:11,129	6. Vettel 1:10,938	Hülkenberg 12:6 Pérez
7. Räikkönen 1:11,193	7. Räikkönen 1:11,188	7. Magnussen 1:10,969	Sutil 9:9 Gutiérrez
8. Kvyat 1:11,423	8. Ricciardo 1:11,208	8. Alonso 1:10,977	Vergne 7:11 Kvyat
9. Gutiérrez 1:11,520	9. Magnussen 1:11,211	9. Ricciardo 1:11,075	Bottas 12:6 Massa
10. Alonso 1:11,558	10. Alonso 1:11,215	10. Räikkönen 1:11,099	Bianchi 12:3 Chilton
11. Ricciardo 1:11,593	11. Gutiérrez 1:11,591		Ericsson 4:11 Kobayashi
12. Hülkenberg 1:11,848	12. Hülkenberg 1:11,976		Ericsson 0:1 Lotterer
13. Vettel 1:11,880	13. Sutil** 1:12,099		
14. Sutil 1:11,943	14. Kvyat*** ohne Zeit		
15. Grosjean 1:12,037			
16. Vergne 1:12,040			
17. Pérez* 1:12,076			
18. Maldonado 1:12,223			
19.			
20.			
21.			
22.			

* Um sieben Startplätze zurückversetzt als Fortsetzungsstrafe von Austin wegen des dortigen Wechsels auf den siebten neuen Motor
 ** Aus der Boxengasse gestartet
 *** Um 5 Startplätze zurückversetzt wegen Verursachens einer Kollision im US-GP in Austin

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Brasilien



< Jenson Button (.)
 «Im ersten Stint habe ich meine Hinterreifen hart rangenommen, um einen Vorsprung auf Bottas herauszufahren. Diese Taktik ist aufgegangen. Und es wäre noch mehr möglich gewesen.»

Kimi Räikkönen (7.) >
 «Die Zweistoppstrategie war gut. Leider verlor ich beim zweiten Stopp etwas Zeit wegen eines Problems am rechten Vorderrad. Aber alles in allem war es ein gutes Wochenende.»



< Nico Hülkenberg (8.)
 «Ich war die meiste Zeit alleine unterwegs. Mit einer Dreistoppstrategie musst du ständig pushen. Platz 8 war der verdiente Lohn. Ein paar Runden mehr und ich wäre vielleicht sogar Sechster geworden.»

Valtteri Bottas (10.) >
 «Ich hatte viele Probleme. Mit den Reifen, die gekörnt haben. Aber noch viel mehr mit dem Sicherheitsgurt. Ich musste ihn beim zweiten Stopp richten lassen. Etwas stimmte nicht.»



< Adrian Sutil (16.)
 «Ich musste wegen Problemen mit der Kühlkonfiguration aus der Boxengasse starten. Als Fahrer leistet man im Qualifying gute Arbeit und dann das. Das ist frustrierend.»

Daniel Ricciardo (out) >
 «Als ich in Kurve 1 einlenkte, zog das Auto plötzlich nach rechts. Ich wusste, da war ein Problem. An der Box stellten wir fest, dass mit der Aufhängung etwas nicht stimmte.»



Höhepunkte des Rennens

Start: Rosberg kommt von seiner zehnten Pole-Position des Jahres am besten weg. Dahinter fädeln sich ein: Hamilton, Massa, Bottas, Button und Vettel.

1. Runde: Vettel kommt zu weit auf einen Randstein, steht quer und fällt von P6 auf P8 zurück - hinter Magnussen und Alonso.

6. Runde: Massa wechselt als erster Topplatzierte von weichen auf harte Reifen. Dabei ist er zu schnell in der Boxengasse. Folge: Fünf Strafsekunden beim nächsten Stopp.

8./9. Runde: Rosberg bzw. Hamilton lassen die Pneu der härteren Sorte aufziehen. Danach sind sie Viertes und Fünftes hinter Hülkenberg, Kvyat und Grosjean, die auf harten Gummis starteten.

14. Runde: Rosberg nimmt Hülkenberg die Spitze ab.

16. Runde: Hülkenberg verliert P2 an Hamilton.

27. Runde: Rosbergs zweiter Stopp: Er nimmt wieder die härteren Pirellis.

28. Runde: Beim Versuch, vor seinem zweiten Reifenwechsel seine Führung so weit wie möglich auszubauen, gerät Hamilton von der Piste. Das bringt ihm zehn Sekunden Rückstand auf Rosberg ein.

29. Runde: Hamilton holt seine zweiten Hart-Reifen, ist danach Zweiter. Neuer Abstand zu Leader Rosberg: fünf Sekunden.

36. Runde: Raikkönen Wagen fällt beim Stopp vom vorderen Wagenheber. Er rutscht von P5 auf P12 zurück.

41. Runde: Ricciardo - von P10 auf P18 abgerutscht - gibt an den Boxen auf. Grund: Radaufhängung vorne links gebrochen.

51. Runde: Rosberg macht seinen dritten Stopp. Und wieder nimmt er die härteren Medium-Pneu.

52. Runde: Hamilton verfährt bei seinem dritten Halt genauso und kommt abermals hinter Teamkollege Rosberg zurück auf die Piste. Hinter ihnen lautet die Reihenfolge: 3. Alonso, 4. Hülkenberg, 5. Massa, 6. Raikkönen, 7. Button, 8. Vettel, 9. Kvyat, 10. Magnussen.

54. Runde: Massa überholt Hülkenberg und ist danach Dritter.

55. Runde: Die Mercedes-Box warnt Hamilton, weil sein rechter Hinterreifen bei seiner Aufholjagd auf Rosberg zu heiss wird.

68. Runde: Alonso ringt Raikkönen P6 ab.

71. Runde: Rosberg siegt vor Hamilton und Massa. ♦

GP VON BRASILIEN/São Paulo 2014 / Resultate

São Paulo/BR: 9. November 2014; 18. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 305,909 km über 71 Runden à 4,309 km; 18 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste: sonnig und bewölkt/trocken

24°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Nico Rosberg (D)	Mercedes W05 AMG Hybrid	71	1:30:02,555 h		3	s-m-m-m	25
2. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W05 AMG Hybrid	71	+1,457		3	s-m-m-m	18
3. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW36	71	+41,031		3	s-m-m-m	15
4. Jenson Button (GB)	McLaren-Mercedes MP4-29	71	+48,658		3	s-m-m-m	12
5. Sebastian Vettel (D)	Red-Bull-Renault RB10	71	+51,420		3	s-m-m-m	10
6. Fernando Alonso (E)	Ferrari F14 T	71	+1:01,906		3	s-m-m-m	8
7. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	71	+1:03,730		2	s-m-m	6
8. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM07	71	+1:03,934		3	m-m-m-s	4
9. Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Mercedes MP4-29	71	+1:10,085		3	s-m-m-m	2
10. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	70	+1 Rd.		3	s-m-m-m	1
11. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Renault STR9	70	+1 Rd.		3	m-m-m-s	0
12. Pastor Maldonado (YV)	Lotus Renault E22	70	+1 Rd.		3	s-m-m-m	0
13. Jean-Eric Vergne (F)	Toro-Rosso-Renault STR9	70	+1 Rd.		3	s-m-m-m	0
14. Esteban Gutiérrez (MEX)	Sauber-Ferrari C33	70	+1 Rd.		3	s-m-m-m	0
15. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM07	70	+1 Rd.		3	s-m-m-m	0
16. Adrian Sutil (D)	Sauber-Ferrari C33	70	+1 Rd.		3	m-m-s-m	0
17. Romain Grosjean (F)	Lotus Renault E22	63	+8 Rd.	Motor	3	m-m-m-s	0

Nicht klassiert:

Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	39		Radaufhängung	2	s-m-m	0
------------------------	-----------------------	----	--	---------------	---	-------	---

Durchschnittstempo des Siegers: 203,842 km/h Schnellste Runde: Hamilton, 62. Runde, in 1:13,555 min (=210,895 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.



Seltener Führungswechsel: Rosberg überholt Hülkenberg (li.)

Topspeed Rennen (So)	km/h
1. Kvyat	334,4
2. Hamilton	331,1
3. Maldonado	327,4
4. Button	326,3
5. Vergne	325,8
6. Pérez	323,9
7. Räikkönen	323,6
8. Alonso	322,7
9. Magnussen	322,4
10. Gutiérrez	322,2
11. Bottas	322,2
12. Ricciardo	321,0
13. Vettel	320,8
14. Rosberg	318,8
15. Massa	318,3
16. Hülkenberg	317,4
17. Grosjean	314,3
18. Sutil	311,6
19.	
20.	
21.	
22.	

Schnellste Runde Rennen (So)	Zeit
1. Hamilton	1:13,555
2. Rosberg	1:13,619
3. Hülkenberg	1:13,728
4. Button	1:13,999
5. Vettel	1:14,018
6. Grosjean	1:14,070
7. Massa	1:14,101
8. Kvyat	1:14,144
9. Bottas	1:14,229
10. Alonso	1:14,313
11. Magnussen	1:14,544
12. Pérez	1:14,550
13. Vergne	1:14,774
14. Maldonado	1:14,810
15. Sutil	1:14,834
16. Gutiérrez	1:14,875
17. Räikkönen	1:14,963
18. Ricciardo	1:15,387
19.	
20.	
21.	
22.	



Zuverlässigkeit Fahrer

Fahrer	Rdn.
1. Button	1065
2. Magnussen	1056
3. Bottas	1056
4. Ricciardo	1040
5. Räikkönen	1021
6. Alonso	1012
7. Rosberg	1008
8. Hamilton	994
9. Hülkenberg	981
10. Vergne	917
11. Vettel	916
12. Kvyat	911
13. Grosjean	899
14. Massa	899
15. Gutiérrez	880
16. Pérez	856
17. Maldonado	822
18. Chilton	813
19. Sutil	804
20. Bianchi	754
21. Ericsson	714
22. Kobayashi	621
23. Lotterer	1

Zuverlässigkeit Teams

Teams	Rdn.
1. McLaren-Mercedes	2121
2. Scuderia Ferrari	2033
3. Mercedes AMG Petronas F1	2002
4. Red Bull Racing	1956
5. Williams Martini Racing	1955
6. Scuderia Toro Rosso	1828
7. Sahara Force India F1 Team	1817
8. Lotus F1 Team	1721
9. Sauber F1 Team	1684
10. Marussia F1 Team	1567
11. Caterham F1 Team	1336
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	1079/2158

Experten-Urteil

Peter Haab

Chefreporter



Fahrer des Rennens

Jenson Button

Falls die letzten Nachrichten zum 34-jährigen McLaren-Piloten in Abu Dhabi denn auch tatsächlich bestätigt werden, war Jenson Button am vergangenen Sonntag zum letzten Mal in einem Formel-1-Auto in São Paulo unterwegs. Button demonstrierte mit seinem tollen vierten Platz erneut, dass er ein Meister seines Fachs ist, wenn es darum geht, die Reifen bei schwierigsten äusseren Bedingungen möglichst lange am Leben zu halten. Sehenswert war auch sein hartes, aber faires Duell mit Ferrari-Pilot Kimi Räikkönen. Es ist nur schwer nachvollziehbar, dass es sich die aktuelle Formel 1 mit den vielen «Namenlosen» leisten kann, einen vom Kaliber Button am Saisonende zu verabschieden.



Heimlicher Gewinner

Felipe Massa

Im Qualifying vom Samstag verschreckte der 33-jährige Brasilianer sogar die erfolgsverwöhnten Leute im Mercedes-Camp: Massa verlor auf die Pole-Zeit von Nico Rosberg nur rund zwei Zehntelsekunden. Im Rennen rückten die Silberpfeil-Piloten die Hierarchie wieder ins rechte Licht. Aber der frühere Ferrari-Pilot lieferte ein tolles Rennen und schaffte vor den begeistertsten Fans einen dritten Platz, der für ihn selbst einem Sieg gleichkommt.



Heimlicher Verlierer

Valtteri Bottas

Der 25-jährige Finne hatte seinen Teamkollegen Felipe Massa im bisherigen Saisonverlauf klar im Griff. Doch beim Brasilien-GP, wo Williams hinter Mercedes klar die zweite Kraft war, hat er zu wenig aus seinem vierten Startplatz gemacht - teils wegen verpatzter Boxenstopps, teils aus eigenen Verschulden. ♦



NACHRICHTEN

Penske sichert sich
Andrettis rechte Hand

IndyCar Penske, der 2015 mit vier Autos antritt, hat einen Coup gelandet. Das Meister-team hat von Andretti Autosport Kyle Moyer abgeworben. Moyer arbeitete mehr als 20 Jahre bei Andretti. Er galt als die rechte Hand von Teambesitzer Michael Andretti.

Braucht Hilmer einen
Ersatz für Abu Dhabi?

GP2 Das Saisonfinale der GP2 wird voraussichtlich ohne Daniel Abt stattfinden. Der Deutsche, der kürzlich seinen ersten IndyCar-Test absolvierte (s. Heft 46), soll am selben Wochenende für das Team seines Vaters beim Formel-E-Rennen in Malaysia starten.

Schlechtes Wetter,
frühere Startzeit

Formel E Die FIA hat die Startzeit für das zweite Rennen in Putrajaya (MAL) vom 22. 11. geändert. Weil die Langzeitwetterprognosen schlecht sind, würde der Start von 16 auf 14 Uhr Ortszeit (7.00 Uhr MEZ) vorverlegt.

Motorenpartner
kommt aus Italien

Formel 4 Die neuen ADAC-Formel-4-Rennwagen treten in der Debütsaison 2015 mit Motoren von Abarth an, mit denen in diesem Jahr bereits in Italien Erfahrungen gesammelt wurden. Als Chassispartner stand schon seit einiger Zeit Tatuus fest.

Kazuki Nakajima
holt Nippon-Titel

Super Formula Der ehemalige F1-Pilot Kazuki Nakajima hat sich im letzten Rennen der Super Formula mit einem Sieg den Titel gesichert. Nakajima lag vor dem Finale 0,5 Punkte hinter João Paulo Lima de Oliveira. Doch der Brasilianer wurde am Ende nur Vierter. Für André Lotterer endete die Saison mit zwei Podestplätzen und P3 in der Endabrechnung. ♦ CE



SF-Meister: Kazuki Nakajima

Lance Stroll

«Muss Leistung bringen»

Von ANNETTE LAQUA

Der Kanadier Lance Stroll gewann die Premiere der neuen FIA Formel 4, die in diesem Jahr in Italien ausgetragen wurde. Mit seinen erst 16 Jahren könnte er der nächste Kandidat für den Jugendwahn der Formel 1 werden. 2015 fährt er für Prema in der Formel-3-EM.

Wie verlief deine Saison in der italienischen Formel 4?

LANCE STROLL: Wir sind sehr gut vorbereitet in die Saison gestartet und hatten deshalb auch keine grösseren Probleme. Mit meinem Saisonverlauf bin ich sehr zufrieden und mit dem Titelgewinn natürlich auch.

Was war die grösste Umstellung vom Kart in ein Formelauto?

Ich musste erst einmal lernen, ein Formelauto zu bewegen, denn der Fahrstil ist ein anderer als im Kartsport. Ich fand auch die im Vergleich zum Kart relativ bescheidene Sicht, die man aus einem Formelrenner hat, gewöhnungsbedürftig. Bei der Umstellung hat mir sicher auch meine Teilnahme an der Florida Winter Series geholfen. Dort habe ich viel gelernt und konnte neben den üblichen Winter-Testfahrten auch schon meine ersten Rennen bestreiten.

Du bestreitest nächstes Jahr mit Prema die Formel-3-EM. Du bist dann gerade mal 16 Jahre alt. Da drängt sich der Vergleich mit Max Verstappen auf. Der Niederländer hat mit einer tadellosen Saison in der Formel 3 die Tür zur Formel 1 aufgestossen und startet nächste Saison in der Königsklasse. Ist er eine Art Vorbild für dich?

Formel 3 Macau

Gelingt Auer der grosse Coup?

Der Formel-3-Grand-Prix in Macau ist das prestigeträchtigste Nachwuchsrennen der Welt. Am Wochenende ist es wieder soweit.

Samstag/Sonntag steigt in Macau der legendäre Formel-3-Grand-Prix. Mit am Start sind auch zwei Deutschsprachige: Lucas Auer (A) und Markus Pommer (D). Während Pommer als amtierender Cup-Meister zum ersten Mal in der Spielerstadt sein Glück versucht, ist es für Auer bereits die dritte Teilnahme. Und in diesem Jahr will er endlich auch die Zielflagge sehen. 2012/2013 schied Auer



Ferrari-Junior Lance Stroll (16)

Klar wäre es schön, wenn ich seinen Spuren folgen könnte. Aber er ist kein Vorbild von mir. Ich mache mein Ding und er seins. Ich denke nicht so sehr über die anderen Fahrer nach und bin auch kein Fan von irgendeinem anderen Rennfahrer. Denkst du, dass du mit 17 Jahren, also in einem Jahr, schon reif für die Formel 1 wärst?

Das weiss ich jetzt noch nicht. Frag mich das in einem Jahr noch einmal.

Wo liegen deine Stärken als Rennfahrer, wo die Schwächen?

Ich bin vor allem in den ersten Runden eines Rennens sehr gut. Allerdings fehlt mir noch Erfahrung und deshalb kann ich viele noch nicht so gut und so routiniert erledigen wie die älteren Hasen. Aber ich glaube, das ändert sich mit jedem Kilometer, den ich sammle. Dein Vater Lawrence wurde als möglicher Käufer des Formel-1-Teams von Sauber gehandelt. Und auch bei Lotus fällt sein Name immer wieder. Macht er so den Weg frei für deinen Formel-1-Einstieg 2016?



Auf Anhieb Formel-4-Meister

Was meinen Vater angeht, sind das bisher alles nur Gerüchte. Ich habe als Mitglied der Ferrari Driver Academy naturgemäss gute Verbindungen zu Ferrari und zum Ferrari-Kunden Sauber, aber ich muss trotzdem meine Leistung bringen. Ich möchte auch nicht wegen des Geldes meines Vaters in die Formel 1 kommen, sondern aufgrund meiner Leistungen. Ich bin übrigens auch nicht wegen meines Vaters in die FDA aufgenommen worden, denn er hatte mit dem Formel-1-Team von Ferrari nichts zu tun.

Wie bist du überhaupt zum Motorsport gekommen?

An dieser Stelle spielt mein Vater eine wichtige Rolle. Seit ich denken kann, besitzt er die kanadische Rennstrecke Mont-Tremblant. Ich war als Kind oft dort und bin so früh mit Motorsport in Kontakt gekommen. Trotzdem habe ich erst mit acht Jahren mit Kartsport begonnen. Richtig cool war, als ich mit elf Jahren Mitglied der Ferrari Driver Academy wurde. Meine Familie und ich sind dann nach

Zur Person
Lance Stroll

Geburtsdag 29. Oktober 1998
Geburtsort Montreal (CDN)
Herkunftsland Kanada

KARRIERE

2006-2013 Karting (2012 Sieger der Las Vegas Trophy, 2009 Aufnahme in die Ferrari Driver Academy)
2014 Florida Winter Series (Gesamt-8.), ital. FIA Formel 4 (Meister)
2015 Formel-3-EM mit Prema

HOBBYS

Eishockey, Golf, Ski, Surfen

Europa gezogen. Unter der Woche lebe ich nun in Maranello und an rennfreien Wochenenden fahre ich zu meinen Eltern nach Genf.

Was machst du neben dem Motorsport? Schule? Hobbys?

Ich mache eine Home-School und möchte so auf alle Fälle meinen Highschool-Abschluss schaffen. Im Motorsport weiss man nie, wie es weitergeht. Deshalb kann eine solide Schulbildung nicht schaden. Wenn dann noch Zeit bleibt, spiele ich gerne Eishockey oder Golf, fahre Ski oder gehe surfen. ♦

nach Unfällen aus. Im Vorjahr war sein Rennen bereits in der ersten Runde beendet.



Lucas Auer

Markus Pommer



Pommer zählt auf die Erfahrung von Motopark. Das Team von Timo Rumpfkeil nahm zuletzt 2011 am Formel-3-GP in Macau teil. Damals noch mit Jimmy Eriksson und Kimiya Sato. Ein drittes deutschsprachiges Auto setzt Mücke in Zusammenarbeit mit Jo Zeller Racing ein. Am Steuer sitzt die einzige Frau im Feld: Tatiana Calderón.

Duell Verstappen gegen Ocon

Zu den Favoriten auf den prestigeträchtigen Sieg in der chinesischen Sonderverwaltungszone zählen zwei Fahrer: F3-Europameister Esteban Ocon und F1-Aufsteiger Max Verstappen.

Wobei Ocon leichte Vorteile auf seiner Seite hat. Der Franzose ist 2013 schon in Macau angetreten und hat dort als Formel-3-Rookie einen tadellosen Job abgeliefert. Für Verstappen ist Macau absolutes Neuland. «Ich kenne die Strecke nur vom Simulator», sagt der nächstjährige Toro-Rosso-Pilot.

Insgesamt sind 28 Fahrzeuge am Start. Allein Carlin setzt mit seinem indonesischen Ableger Jagonya Ayam fünf Autos ein. Zu den Routinieren zählen bei der diesjährigen Ausgabe: Stefano Coletti (6. GP2), Roberto Merhi (3. Renault 3.5) und Will Buller (16. Renault 3.5). ♦ CE

Langstrecken-WM

Entscheidung in Bahrain?

Von GUSTAV BÜSING

Jetzt geht alles ganz schnell: Bereits beim vorletzten Lauf der Langstrecken-WM (WEC) kommendes Wochenende in Bahrain können die ersten Titelentscheidungen in den verschiedenen Klassen fallen. Vor allem in der Topklasse LMP1-H ist es mehr als wahrscheinlich, dass Toyota erstmals den bisherigen Titelträger Audi entthront.

Zu überlegen war die Vorstellung der beiden TS040 Hybrid in Fuji und Shanghai, um daran zu glauben, dass die Audi-Mannschaft in der Lage sein könnte, das Blatt noch einmal zu wenden. Vor allem das Duo Sébastien Buemi/Anthony Davidson, bei beiden Asien-Rennen siegreich, kommt offensichtlich ohne den Teamkollegen Nicolas Lapierre besser als je zuvor zurecht.

Ein Blick in die Daten von Shanghai zeigt das deutlich: Während der Startnummer 8 im Rennen 54 Runden unter der 1,50-Minuten-Marke gelangen, schaffte das Schwesterauto mit 21 Runden unter 1,50 Minuten nicht einmal die Hälfte. Und die Konkurrenz? Für Porsche stehen gerade mal neun Runden unter 1,50 Minuten zu Buche, für Audi gar nur zwei.

5. Platz reicht für Toyota-Duo

Kein Wunder, dass auch André Lotterer und Benoît Tréluyer zwar bis zum Saisonende kämpfen wollen, aber realistisch davon ausgehen, dass ihre Titelchancen gering sind. Ein



Aktuell das Mass der Dinge: Toyotas Nr. 8 führt derzeit, wie hier in Shanghai, das WEC-Feld klar an und kann in Bahrain den Titel holen

fünfter Platz in einem der beiden noch ausstehenden Rennen in Bahrain oder São Paulo reicht Buemi und Davidson bereits zum Weltmeistertitel. In der Herstellerwertung ist es dank des Doppelsiegs von Audi in Le Mans mit 29 Punkten Differenz etwas enger. Selbst bei einem weiteren Doppelerfolg für Toyota in der Wüste von Bahrain kann Audi die Entscheidung wahrscheinlich bis São Paulo offenhalten – vorausgesetzt, keines der Autos mit den vier Ringen muss einen Ausfall hinnehmen.

Mit vier Geraden, wo hohe Geschwindigkeiten erreicht

werden, harten Bremsungen, hohen Temperaturen und einem nicht gerade reifenschonenden Belag ist der 5,412 Kilometer lange Sakhir-Kurs im Königreich Bahrain schwieriges Terrain in Sachen Abstimmung. Hinzu kommt, dass das 6-Stunden-Rennen am Samstag vom Nachmittag in die Nacht geht. Im Rennverlauf sind also erhebliche Temperaturunterschiede einzukalkulieren.

In der Klasse LMP1-L ist die Entscheidung bereits zugunsten von Rebellion und die Mannschaft Nick Heidfeld/Nicolas Prost/Mathias Beche gefallen. Beim Lotus-Team gibt es

mit dem Schweizer GP2-Piloten Simon Trummer einen Sportwagen-Debütanten zu begrüßen. Er teilt sich das Cockpit mit Pierre Kaffer sowie dem Franzosen Nathanaël Berthon.

Porsche startet GT-Aufholjagd

Bei den LMP2-Prototypen geht die Aufholjagd von G-Drive Racing mit ihrem Ligier-JS-P2-Nissan weiter. Nach den Siegen in Fuji und Shanghai trennen Fahrer und Team nur noch acht Punkte von Spitzenreiter Sergey Zlobin und dem Team SMP Racing. Die Mannschaft von Boris Rotenberg hat inzwischen erste Bilder von ihrem

neuen BR01, konstruiert von Ex-Peugeot-Designer Paolo Catone, freigegeben, der 2015 ihre Oreca ablösen soll.

Während in der GTE-Am die Titelscheidung zwischen zwei Aston-Martin-Besetzungen fallen wird, ist in der GTE-Pro nach dem Shanghai-Ausfall des Ferrari-Duos Gianmaria Bruni/Toni Vilander der Kampf neu entbrannt. Porsche braucht allerdings auf der von Tests bestens bekannten Bahrain-Strecke ein Spitzenergebnis, um den Rückstand von sieben Punkten in der Herstellerwertung vor dem Finale in einen Vorsprung zu verwandeln. ♦

LMP3-Kategorie

Fillon rechnet nur mit 4 Autos

Die Suche nach einer Prototypen-Einstiegsklasse unterhalb der LMP2 schien mit der Ankündigung der LMP3-Kategorie beendet zu sein. In Europa wollte sich die LMPC-Klasse mit einheitlichen Oreca FLM09 nie richtig durchsetzen, 2014 war sie also kein Bestandteil der ELMS mehr. In der AsLMS werden derzeit CN-Sportwagen als Vorboten der LMP3 eingesetzt.

Einzig in den USA ist die LMPC auch nach dem Übergang von ALMS in USCC noch immer sehr beliebt, dementsprechend gab es dort auch keine

neue Kategorie zu ersetzen.

Nach der anfänglichen Euphorie im Zuge der Ankündigung einer LMP3-Klasse für die ELMS und AsLMS 2015 ist es derzeit sehr ruhig, und selbst ACO-Präsident Pierre Fillon als einer der Väter der neuen Klasse spricht derzeit sowohl für Asien als auch Europa nur noch von «zwei bis vier Autos».

Einziger bestätigter Hersteller eines LMP3-Boliden, die mit einem 5-Liter-V8-Einheitsmotor von Nissan befeuert werden sollen, ist Ginetta. Der britische

Sportwagenhersteller hat vor rund drei Monaten Juno Racing Cars aufgekauft und sich somit das entsprechende Know-how verschafft. Und auch wenn es seitens des ACO heisst, dass bis zu sechs Hersteller am Bau eines LMP3 interessiert seien, so arbeitet neben Ginetta wohl nur noch Riley an einem Auto.

Letztendlich dürften einmal mehr die Kosten der Knackpunkt sein. Bleiben diese im Rahmen (rund 400 000 Euro pro Saison), dann kann auf den Holperstart noch eine Erfolgsgeschichte folgen. ♦ MBR



Studie eines LMP3-Autos: Wie viele Boliden fahren 2015?

GT3 World Cup
Weltfinale
ab 2015

Die Idee ist nicht neu, wurde aber erst auf der letzten FIA-Weltrats-sitzung beschlossen: Im kommenden Jahr soll es am Ende der Saison erstmals einen Weltcup für GT3-Sportwagen geben.

Bei den Tourenwagen gab es das schon einmal in den Jahren 1993 bis 1995. Letzter Sieger war der fünfmalige Le-Mans-Gewinner Frank Biela, der in einem Audi A4 auf dem Circuit Paul Ricard in Le Castellet triumphierte. Die Idee, Ende 2015 einen «FIA World Cup» für GT3-Autos auszuschreiben, stammt von Christian Schacht, dem Generalsekretär des Deutschen Motorsport Bundes (DMSB), der auch Vorsitzender der GT-Kommission im Automobil-Weltverband FIA ist. Die FIA-Ausschreibung für den



GT-Action: 2015 mit Weltfinale

Single-Event läuft bereits und endet am 30. November 2014.

Ab 2017 «DTM-Weltfinale»?

Bewerben können sich Promotoren und ASN. Bei einer FIA-Weltratsitzung im März 2015 sollen Termin und Veranstaltungsort bekannt gegeben werden. Bereits jetzt wird klar, dass auch angesichts dieses Spezial-Events der Boom der GT3-Sportwagen mit vielen Rennserien sowie 24h-Rennen in aller Welt ungebrochen ist.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass scheinbar die DTM-Dachorganisation ITR gemeinsam mit der japanischen Super GT und der amerikanischen IMSA mit dem Gedanken spielt, ebenfalls ein so genanntes «Weltfinale» zu veranstalten.

Hintergrund: Wenn 2017 nach Deutschland und Japan auch in Nordamerika das DTM-Reglement mit den neuen Turbomotoren zum Tragen kommt, soll am Ende der Saison in einem gemeinsamen Event aller Kontinentalserien ein «Weltmeister» ermittelt werden. ♦ AW

Tourenwagen-WM

Nur noch Vize-Titel offen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Die vier WM-Titel sind bereits vergeben. Beim Finale in Macau wird es am kommenden Wochenende aber trotzdem noch mal spannend.

Nachdem er den WM-Titel gegen Teamkollege José María López bereits verloren hat, kämpft Yvan Muller jetzt noch mit dem dritten Citroën-Piloten Sébastien Loeb um den Vizetitel. López ist dabei der einzige aus dem Lager der Doppelwinkler, der noch keine Macau-Erfahrung hat. Denn während Muller natürlich seit Jahren Macau als Bestandteil des WTCC-Kalenders kennt, absolvierte Loeb im vergangenen Jahr ein Rennen auf einem Cup-Porsche in den Strassen der Spielerstadt.

Münnich kämpft um Vizetitel

Dahinter wird noch um den inoffiziellen Titel des «Best of the rest» gekämpft, den die drei Honda-Fahrer Tiago Monteiro, Norbert Michelisz und Gabriele Tarquini unter sich ausmachen werden.

In der Gesamtwertung der Privatteams geht es hinter der bereits als Weltmeister feststehenden Roal-Truppe auch noch einmal heiss her. Gerade mal vier Punkte trennen Campos auf Platz 2 und das Münnich-



Die engen Strassen von Macau: 2014 wird die WTCC vielleicht zum letzten Mal hier fahren

Team auf Platz 4 – dazwischen liegt das Ein-Wagen-Team von Zengo Motorsport. Die Campos-Truppe «musste» sich dabei vor dem Finale noch mal verstärken. Weil Dusan Borkovic aufgrund einer Handverletzung pausiert, kommt der eigentlich für einen TC2-Seat vorgesehene Pepe Oriola ganz spontan zu seinem TC1-Debüt.

Nach Bekanntgabe des Rennkalenders der neuen internationalen TC3-Serie, deren Final-Event für November 2015 noch

ohne Ort datiert ist, ist es gut möglich, dass die WTCC zum letzten Mal auf dem Stadtkurs von Macau gastiert. TC3-Chef Marcello Lotti, der sich mit den Veranstaltern schon zu seinen Zeiten als WTCC-Promoter bestens verstand, könnte die neue Serie nach Macau bringen.

23 Starter beim Saisonfinale

So wird der Auftritt der Tourenwagen-WM am Wochenende vielleicht auch eine gewisse Melancholie umgeben. Und ein-

nes ist jetzt schon anders als in den Jahren zuvor: Lediglich ein zusätzliches Auto für einen einheimischen Gastfahrer (im vergangenen Jahr mit negativen Schlagzeilen) kommt gegenüber Suzuka ins Feld: ein dritter von Engstler Motorsport eingesetzter BMW 320 TC für Ka Lok Mak (HK). Zusammen mit Qin-hua Ma, der erneut im vierten Citroën sitzt, geht damit ein Feld von «nur» 23 Autos in den vorerst vielleicht letzten Macau-Event der WTCC. ♦

Macau GT Cup

Sechster Streich für Mortara?

Nachdem die Fahrer- und Herstellerwertung in der Tourenwagen-WM bereits entschieden ist, konzentriert sich das Hauptinteresse bei der 61. Auflage des Grand Prix Macau auf das Formel-3-Rennen und speziell den Macau-GT-Cup.

Das GT-Rennen ist in diesem Jahr nämlich besser besetzt als jemals zuvor. Unter den 35 Piloten, die in GT3-Sportwagen von elf verschiedenen Marken (Aston Martin, Audi, Bentley, BMW, Ferrari, Ford, Lamborghini, McLaren, Mercedes-Benz, Nissan und Porsche) ins Rennen gehen, befinden sich mehr als ein halbes Dutzend Fahrer, die einen weiteren Sieg des Italieners Edoardo Mortara verhindern wollen.

Der Audi-Werkspilot wäre der erste Rennfahrer, der in Macau in sechs aufeinanderfolgen-

den Jahren ein Rennen gewinnt. 2009 und 2010 triumphierte Mortara im prestigeträchtigen Formel-3-Rennen in einem Volkswagen-Dallara, in den Folgejahren jeweils in einem Audi R8 LMS respektive R8 LMS ultra. Dabei profitierte er im vergangenen Jahr allerdings davon, dass einige seiner Konkurren-

ten entweder beim Überwinden nicht wachsam genug waren oder im Fall des lange führenden Polesitters Maro Engel (Mercedes), der in Führung liegend einen Reifenschaden beklagte, vom Renn-Pech seiner Mitstreiter.

Mortara trifft in diesem Jahr aber auf noch stärkere Gegner-

schaft, allen voran seine aktuellen DTM-Rivalen Marco Wittmann und Augusto Farfus (beide BMW Z4). Auch der im vergangenen Jahr vom Pech verfolgte frühere DTM-Pilot Maro Engel und Renger van der Zande (beide Mercedes AMG-SLS) sowie Mortaras Teamkollege Laurens Vanthoor («mein härtester Konkurrent») zählen zu aussichtsreichen Kandidaten auf den Sieg im GT-Rennen.

Geheimtipp Earl Bamber?

Dazu kommen einige Geheimfavoriten aus der zweiten Reihe, wie zum Beispiel der Zweitplatzierte von 2013, Danny Watts (United-McLaren). Nicht unterschätzen sollte man ausserdem den am vorletzten Wochenende in Austin/USA frisch gekürten Supercup-Gewinner Earl Bamber (LKM-Porsche) sowie Jean-Karl Vernay (Team Bentley). ♦ AW



Vorjahressieger Mortara: Schafft er den sechsten Streich?

NACHRICHTEN
Vorläufiger Kalender für 2015 vorgestellt

VLN Vergangene Woche stellte die Breitensportserie einen vorläufigen Terminkalender für 2015 vor. Erstmals geht es demnach am 14. März für die Test- und Einstellfahrten auf die Strecke, zwei Wochen später (28. März) findet der erste Lauf statt. Die weiteren Termine: 25. April, 20. Juni, 4. Juli, 1. und 22. August, 5. und 26. September sowie 10. und 31. Oktober. Damit sind zwei Läufe vor dem 24h-Rennen (16./17. Mai) terminiert.

Globaler Auftritt der neuen Rennserie

TC3 International Series Der Terminkalender für die Premiersaison steht fest: 29. März: Sepang/Malaysia; 19. April: Shanghai/China; 3. Mai: Valencia/Spainien; 10. Mai: Portimão/Portugal; 24. Mai: Monza/Italien; 31. Mai: Salzburg/Österreich; 21. Juni: Sotschi/Russland; 26. Juli: Buenos Aires/Argentinien; 9. August: Codegua/Chile; 20. September: Singapur; 25. Oktober: Buriram/Thailand. Ort und Datum für das im November vorgesehene Finale werden «zu gegebener Zeit» verkündet. Erwartet wird, dass es in Macau stattfindet und damit die Rolle der Top-Tourenwagenserie beim Macau Grand Prix von der WTCC übernimmt (siehe auch «Tourenwagen-WM», S. 16) ♦ MBR

KOMPAKT

Race of Champions Für das RoC auf Barbados (13./14. Dezember) stehen einige grosse Namen in der Starterliste. Neben Romain Grosjean, Sieger 2012, sind Tom Kristensen, Ryan Hunter-Reay, Jamie Whincup, Petter Solberg, Susie Wolff, Kurt Busch und WTCC-Champion José María López fix.

GTWC/P9-Serie Die beiden aufstrebenden Breitensportserien werden 2015 einige gemeinsame Events bestreiten. Neu in der P9-Serie 2015 ist neben den Porsche-Klassen und den GT3-Autos eine GT4-Klasse.

VW Cup Südafrika Der erst 15-jährige Sheldon van der Linde, Bruder von GT-Masters-Champion Kelvin, ist der neue Meister. ♦ MBR/HTS

DTM

2015 nicht im Paket

Von ARNO WESTER

Entgegen der Wünsche vieler Fans und Beteiligter wird es 2015 keinen gemeinsamen Renn-Event mit dem ADAC GT Masters geben, wie er 2008 am Norisring bereits einmal stattgefunden hat.

«Wir haben mit Verantwortlichen der DTM (bei der der ADAC bereits seit 2001 Serienpartner ist, d. Red.) nach dem Finale des ADAC GT Masters in Hockenheim ein Gespräch geführt, um gemeinsam ein Motorsport-Festival ins Leben zu rufen. Für das kommende Jahr lässt sich das in der Kürze der Zeit nicht realisieren», erläuterte ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk.

Kalender werden abgestimmt

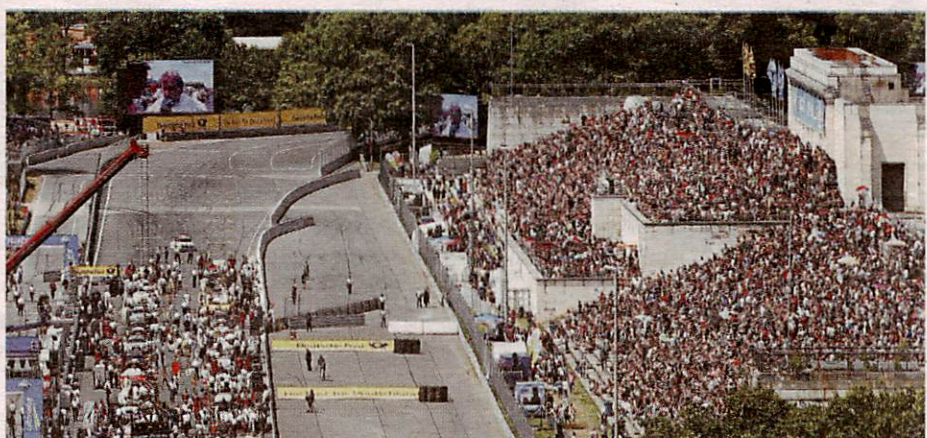
Immerhin stellt er aber in Aussicht: «Für 2016 ist so etwas eventuell denkbar, wenn die Rahmenbedingungen für alle Beteiligten passen.» Dabei be-

tont der 63 Jahre alte Funktionär: «Es kann sicher nicht sein, dass wir lediglich das DTM-Programm auffüllen. Wenn wir ein gemeinsames Event machen, dann muss es ein echtes Festival des Motorsports werden, in das auch weitere motorsportliche Highlights eingebunden werden.»

Tomczyk sieht bei dieser Überlegung noch ein ganz anderes Problem: «Wir müssen auch an die deutschen Rennstrecken und die Veranstalter denken. Wenn wir ein gemeinsames Paket mit DTM und ADAC GT Masters schnüren würden, hätten wir am Ende fünf oder sechs grosse Motor-

sport-Events. Das wäre keine gute Entscheidung für den deutschen Motorsport.»

Immerhin basteln die Verantwortlichen beider Serien momentan an aufeinander abgestimmten Terminkalendern, bei denen es in der kommenden Saison möglichst keine Überschneidungen geben soll. ♦



DTM-Fans am Norisring: Auch 2015 müssen sie auf GT-Renn-Action weiterhin verzichten

NASCAR Phoenix

Krimi schon vor dem Finale



Finalist 1: Kevin Harvick



Finalist 2: Denny Hamlin



Finalist 3: Joey Logano



Finalist 4: Ryan Newman

Wie erwartet wurde das letzte Rennen vor dem grossen Finale zu einer nervenaufreibenden Angelegenheit. Harvick mit Siegem im Titelrennen, Gordon trotz P2 noch raus.

«Ich bin nicht stolz darauf, aber ich habe getan, was ich tun musste», diktierte Ryan Newman nach der Zieldurchfahrt etwas zerknirscht ins Mikrofon. Der Childress-Fahrer lag eingangs der letzten von 312 Runden noch virtuell gleichauf mit Jeff Gordon, der mit P2 den Finaleinzug geschafft hätte. Wegen der schlechteren Einzelergebnisse musste Newman also den fehlenden Punkt noch finden – und tat das mit einer harten Aktion gegen Markenkollegen Kyle Larson in der Zielkurve. Wie schon beim Frühjahrsrennen hatte Kevin Harvick die

Konkurrenz auf «seinem» Phoenix-Oval klar im Griff und fuhr mit dem letztlich ungefährdeten Sieg auch zum sicheren Finaleinzug – punktgleich mit

Jeff Gordon, der entsprechend bedient war. Hätte Dale Earnhardt Jr. ihn in Martinsville gewinnen lassen, hätte er den Finalplatz längst sicher gehabt.

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Phoenix/Arizona (USA): 312 Rdn. à 1,609 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Jeff Gordon (Chevrolet); 3. Matt Kenseth (Toyota); 4. Brad Keselowski (Ford); 5. Denny Hamlin (Toyota); 6. Joey Logano (Ford); 7. Kurt Busch (Chevrolet); 8. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 9. Greg Biffle (Ford); 10. Marcos Ambrose (Ford); 11. Ryan Newman (Chevrolet); 12. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 13. Kyle Larson (Chevrolet); 14. Jamie McMurray (Chevrolet); 15. Carl Edwards (Ford); 16. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 17. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 18. Aric Almirola (Ford); 19. Brian Vickers (Toyota); 20. Tony Stewart (Chevrolet); 21. Kasey Kahne (Chevrolet); 22. Danica Patrick (Chevrolet); 23. Paul Menard (Chevrolet); 24. David Gilliland (Ford); 25. David Ragan (Ford); 26. Michael Annett (Chevrolet); 27. Ty Dillon (Chevrolet); 28. Reed Sorenson (Chevrolet); 29. Landon Cassill (Chevrolet); 30. J. J. Yeley (Toyota); 31. Michael McDowell (Ford); 32. Alex Bowman (Toyota); 33. Joey Gase (Ford).
Stand nach 35 von 36 Rennen (Top 8 = Final-Teilnehmer): 1. Harvick 5000 Punkte; 2. Hamlin 5000; 3. Logano 5000; 4. Newman 5000; 5. Keselowski 2320; 6. Gordon 2312; 7. Kenseth 2296; 8. Kyle Busch 2280; 9. Edwards 2278; 10. Earnhardt Jr. 2271; 11. Allmendinger 2256; 12. Biffle 2244; 13. Johnson 2239; 14. Kurt Busch 2229; 15. Kahne 2202.
Nächstes Rennen: 16. November, Homestead/Florida (USA)
Internet: www.nascar.com

Neben Harvick und Überraschungsmann Newman schafften auch Joey Logano und Denny Hamlin den Einzug. Beide mussten trotz guter Ausgangsposition zittern: Bei Hamlin sorgte ein Reifenschaden dafür, dass er früh aus der Führungsrunde fiel. Logano riss beim Stopp die Tankkanne mit, musste ans Ende des Feldes und wurde ebenfalls überrundet.

Vier Finalisten von drei Marken

Beide kamen im Rennverlauf aber per «Lucky Dog» wieder in die Lead Lap und am Ende mit P5 (Hamlin) und P6 (Logano) sicher ins Finale.

Vier Fahrer, drei Marken, ein Titel. Und ein einfaches Prinzip: Wer am Sonntag in Homestead von den vier Fahrern als Bestplatzierte ins Ziel kommt, hat seinen ersten Titel im NASCAR-Oberhaus sicher. ♦ MBR

Saisonstatistik VLN

Fast unschlagbares BMW-Duo

VLN / Saisonstatistik 2014 (Tabelle: Die 25 Bestplatzierten von 647 Fahrern in der VLN-Gesamtwertung)



Fahrer (Nation)	(Haupt-)Fahrzeug (Klasse)	gesamt pro Rennen		Punkte im Rennen (in jeweiliger Klasse)								
		Punkte*		Lauf 1	Lauf 2	Lauf 3	Lauf 4	Lauf 5	Lauf 6	Lauf 7	Lauf 8	Lauf 9
1. Rolf Derscheid (D)	BMW 325i (V4)	76,03	9,37	9,50	9,38	9,55	9,62	9,38	9,55	8,33	9,55	9,50
Michael Flehmer (D)	BMW 325i (V4)	76,03	9,37	9,50	9,38	9,55	9,62	9,38	9,55	8,33	9,55	9,50
3. Hannu Loustarinen (FIN)	Opel Astra OPC Cup (Cup 1)	73,36	8,93	9,06	7,00	7,00	9,64	9,64	9,67	9,58	9,71	9,06
Tim Schrick (D)	Opel Astra OPC Cup (Cup 1)	73,36	9,17	9,06	7,00	-	9,64	9,64	9,67	9,58	9,71	9,06
5. Adam Osieka (D)	Porsche 911 GT3 Cup (Cup 2)	70,79	7,87	9,29	0,00	9,38	9,44	9,00	9,29	7,50	9,67	7,22
6. Maximilian Partl (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	69,00	8,32	9,50	8,75	9,58	8,08	5,91	9,62	8,08	9,06	6,33
Jörg Weidinger (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	69,00	8,32	9,50	8,75	9,58	8,08	5,91	9,62	8,08	9,06	6,33
8. Roland Botor (D)	Audi TT RS2 (SP3T)	67,61	8,23	8,13	8,33	8,64	9,58	6,43	9,50	7,86	8,75	6,82
«Christopher Tiger» (D)	Audi TT RS2 (SP3T)	67,61	8,23	8,13	8,33	8,64	9,58	6,43	9,50	7,86	8,75	6,82
10. Wolfgang Weber (D)	Aston Martin Vantage V8 GT4 (SP10)	67,31	7,48	5,00	0,00	9,29	7,00	9,62	8,85	9,55	9,00	9,00
11. «Gerwin» (NL)	Porsche 911 Carrera (V6)	65,99	8,14	8,33	7,94	8,33	7,50	8,08	7,31	7,73	9,58	8,50
12. Emin Akata (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	65,96	7,33	6,50	7,08	8,75	8,85	9,55	6,54	0,00	9,69	9,00
Michael Schrey (D)	BMW M235i Cup (Cup 5)	65,96	7,33	6,50	7,08	8,75	8,85	9,55	6,54	0,00	9,69	9,00
14. Daniela Schmid (A)	Audi TT RS2 (SP3T)	65,91	7,32	0,00	8,33	8,64	9,58	6,43	9,50	7,86	8,75	6,82
15. Norbert Bermes (D)	Aston Martin Vantage V8 GT4 (SP10)	65,79	7,31	5,00	0,00	9,29	7,00	8,33	9,00	9,17	9,00	9,00
Hendrik Still (D)	Aston Martin Vantage V8 GT4 (SP10)	65,79	7,31	5,00	0,00	9,29	7,00	8,33	9,00	9,17	9,00	9,00
17. Manuel Metzger (D)	Porsche 911 Carrera (V6)	65,58	7,93	0,00	9,71	9,67	8,86	5,77**	9,62	8,64	9,58	9,50
18. Mark Giesbrecht (D)	Honda Civic (V3)	65,02	7,64	7,86	9,17	8,33	9,29	3,75	6,25	6,88	7,86	9,38
Frank Kuhlmann (D)	Honda Civic (V3)	65,02	7,64	7,86	9,17	8,33	9,29	3,75	6,25	6,88	7,86	9,38
20. Ivan Jacoma (CH)	Porsche 911 Carrera (V6)	64,75	7,84	0,00	9,71	9,67	8,86	5,77**	9,62	8,64	8,75	9,50
Christian Schmitz (D)	Porsche 911 Carrera (V6)	64,75	7,84	0,00	9,71	9,67	8,86	5,77**	9,62	8,64	8,75	9,50
22. Axel Friedhoff (D)	Renault Clio (Cup3)	64,61	7,18	0,00	5,83	7,22	9,64	9,44	6,43	9,44	8,75	7,86
Max Friedhoff (D)	Renault Clio (Cup3)	64,61	7,18	0,00	5,83	7,22	9,64	9,44	6,43	9,44	8,75	7,86
24. Dirk Groneck (D)	Renault Clio (Cup3)	64,30	7,14	8,13	9,17	9,44	1,07	0,00	9,29	8,33	9,58	9,55
Tim Groneck (D)	Renault Clio (Cup3)	64,30	7,14	8,13	9,17	9,44	1,07	0,00	9,29	8,33	9,58	9,55

* Nur die acht besten Ergebnisse fließen in die Gesamtpunktzahl ein. Die Punkte pro Rennen bilden den Durchschnitt aus allen absolvierten Rennen.

** Streichergebnis aufgrund von Wertungsausschluss beim 1. Lauf

Gesamtsiege Fahrer (2014/insg. seit 1977)

1. Jürgen Alzen	1/29
2. Olaf Manthey	0/28
Ulrich Richter	0/28
4. Marc Basseng	1/26
Arno Klasen	0/26
6. Edgar Dören	0/24
7. Peter Zakowski	0/22
8. Hans-Jürgen Tiemann	0/21
9. Marcel Tiemann	0/19
10. Marc Lieb	0/13
... Frank Stippler	2/11
... Uwe Alzen	0/10
... Timo Bernhard	0/10
... Lucas Luhr	0/10
... Christian Mamerow	0/9
... Volker Strycek	0/9
... Dirk Adorf	1/8
... Lance David Arnold	1/5
... Christian Menzel	1/5
... Klaus Abbelen	3/4
... Patrick Huisman	3/4
... Jan Seyffarth	1/4
... Christian Hohenadel	1/3
... Thomas Jäger	1/3
... Johannes Scheid	0/3
... Sabine Schmitz	3/3
... Nicky Catsburg	1/2
... Karl Mauer	0/2
... Patrick Pilet	1/2
... Laurens Vanthoor	1/2
... Maro Engel	1/1
... Dominik Schwager	1/1
... Andreas Simonsen	1/1

Wertungsgruppensiege Fahrer (seit 1977)

1. Chrysler	0/17
2. Opel	0/17
7. Audi	1/13
8. Jaguar (V8Star)	0/3
9. Alfa Romeo	0/2
10. Ferrari	0/1
1. Edgar Dören	53
2. Jürgen Alzen	48
3. Olaf Manthey	46
4. Andreas Schall	45
5. Ralf Schall	44
6. Ulrich Richter	41
7. Johannes Scheid	39
8. Volker Strycek	38
9. Paul Hulverscheid	35
Arno Klasen	35
11. Sabine Schmitz	34
... Marc Basseng	27
... Uwe Alzen	25
... Christian Menzel	24
... Peter Zakowski	24
... Marcel Tiemann	19
... Timo Bernhard	14
... Dirk Adorf	13
... Marc Lieb	13
... Lucas Luhr	11
... Frank Stippler	11
... Lance David Arnold	10
... Christian Mamerow	9
... Arno Wester	8
... Frank Biela	7
... Marc Hennerici	5
... Karl Mauer	5
... Harald Grohs	3
... Hans-Joachim Stuck	3

Klassensiege Fahrer (seit 1990, Top 25)

1. Ralf Schall	81
2. Andreas Schall	80
3. Heinz-Otto Fritzsche	77
4. Peter Hass	76
5. Mario Merten	74
6. Volker Strycek	71
7. Jürgen Alzen	68
Johannes Scheid	68
9. Klaus-Peter Thaler	63
10. Jürgen Fritzsche	61
11. Hubert Nacken	60
Martin Tschornia	60
13. Dirk Adorf	58
Heinz-Josef Bermes	58
Wolfgang Dess («Wolf Silvester»)	58
Wilfried Schmitz	58
17. Edgar Dören	55
Harald Thönnnes	55
19. Paul Hulverscheid	52
20. Arno Klasen	51
21. Dino Drössiger	50
Ludger Henrich	50
23. Jürgen Nett	49
Jörg Viebahn	49
25. Bernhard Schmittner	48

Schnellste Runden* 2014 (SP9, Rennen)

1. BMW (Schubert/Klingmann)	7:59,045**
2. McLaren (Dörr)	8:00,034
3. Porsche (Frikadelli)	8:05,294
4. Audi (race experience)	8:07,662
5. Mercedes (Rowe)	8:09,436
6. Ford (Jürgen Alzen)	8:10,098
7. Bentley (M-Sport)	8:11,193
8. Aston Martin (Testcenter)	8:12,261
9. Nissan (RJN)	8:19,036
10. Ferrari (Rinaldi)	8:27,813

Schnellste Runden* 2014 (SP9, Qualifying)

1. Audi (Phoenix/Stippler)	7:57,474**
2. Ford (Jürgen Alzen)	7:59,284
3. Mercedes (Rowe)	7:59,797
4. BMW (Schubert)	8:00,973
5. Porsche (Manthey)	8:03,535
6. Nissan (RJN)	8:07,059
7. Bentley (M-Sport)	8:08,126
8. McLaren (Dörr)	8:08,154
9. Aston Martin (Testcenter)	8:09,857

Schnellste Runden* 2014 (SP9, Rennen)

1. BMW (Schubert/Klingmann)	7:59,045**
2. McLaren (Dörr)	8:00,034
3. Porsche (Frikadelli)	8:05,294
4. Audi (race experience)	8:07,662
5. Mercedes (Rowe)	8:09,436
6. Ford (Jürgen Alzen)	8:10,098
7. Bentley (M-Sport)	8:11,193
8. Aston Martin (Testcenter)	8:12,261
9. Nissan (RJN)	8:19,036
10. Ferrari (Rinaldi)	8:27,813

* Streckenlänge: 24,358 km (Nürburgring-Nordschleife mit Kurzanbindung)
 ** jeweils VLN-Runden- (Rennen) bzw. Streckenrekord (Qualifying)
 (Stand: 9.11.2014 / Arno Wester)



9 Rennen, 8 Klassensiege: Meister-BMW von Derscheid/Flehmer

Gesamtsiege Marken (2014/seit 1977)

1. Porsche	3/199
2. Mercedes-Benz	3/46
3. BMW	1/36
4. Ford	1/21

Wertungsgr.-Siege Marken (s. 1977/Top 10)

1. Porsche	536
------------	-----

Klassensiege Marken (seit 1990, Top 10)

1. BMW	1529
2. Porsche	746

Rallye-WM

WW auf Rekordjagd

Von REINER KUHN

Die wichtigsten Titelentscheidungen sind gefallen. Der WM-Abschluss in Grossbritannien wird dennoch ein besonderer. Zum einen könnte Volkswagen mit dem zwölften Saisonfolg eine neue Bestmarke aufstellen. Zum anderen verabschiedet sich Mikko Hirvonen von der Topliga.

Den Titel hat Sébastien Ogier erfolgreich verteidigt, jetzt will er mit dem erneuten Sieg in Wales auch den zwölften Saisonfolg für Volkswagen beisteuern – es wäre eine neue Bestmarke in der Erfolgsstatistik für Hersteller. Aber auch VW-Teamkollege Jari-Matti Latvala hat die Schotterhutz in Wales schon zweimal gewonnen. In dieser Saison endete der Vergleich zwischen den VW-Piloten gleich drei Mal unterhalb von zwölf Sekunden: In Finnland siegte Latvala 3,6 Sekunden vor Ogier, in Australien Ogier 6,8 Sekunden vor Latvala und in Spanien Ogier 11,3 Sekunden vor Latvala. Doch aufgepasst: Ihre gelungene Saison würden auch Andreas Mikkelsen im dritten Werks-Polo und Citroën-Pilot



Auf ein Neues: Schon 2013 siegte Ogier beim WM-Finale in Wales

Kris Meeke mit ihrem ersten WM-Sieg krönen. Befreit auffahren will auch Mikko Hirvonen, der seinen WM-Abschied verkündete.

Hirvonens ewiges Lächeln

Nach 162 WM-Einsätzen, 15 Siegen und 68 Podiumsplätzen wird der Finne in Wales seinen letzten WM-Lauf bestreiten. «An die letzten 13 Jahre habe ich viele unglaubliche Erinnerungen. Ich bin um die Welt gereist, habe fantastische Leute getroffen und jede Rallye und jedes Duell genossen. Einige habe ich gewonnen, einige verloren. Bis

zum Ende meiner Tage werde ich mich mit einem Lächeln im Gesicht an diese Momente erinnern», sagt der viermalige Vize-Weltmeister Mikko Hirvonen, der hier 2007 im Ford Focus WRC triumphierte.

Wie 2013 konzentriert sich das Geschehen auf den Norden von Wales. Auf dem Programm stehen 23 Wertungsprüfungen über 305,64 WP-Kilometer. 14 World Rally Cars bilden die Spitze des 72 Autos zählenden WM-Feldes. Offen ist noch die Entscheidung in der mit 19 Teams besetzten WRC2. Im Titelduell der Autotek-Piloten



Sagt «Tschüss!»: Hirvonen

geht Leader Nasser Al-Attiyah als Favorit ins Rennen. Selbst wenn Jari Ketomaa im DMack-bereiften Ford Fiesta R5 gewinnen sollte, würde dem Katarer im Michelin-bereiften Ford Fiesta RRC ein siebter Platz zum Titel genügen. Neben Junior-Weltmeister Stéphane Lefebvre (Citroën DS3 R5) freut sich der jetzige Bentley-Teammanager Matthew Wilson (Ford Fiesta RRC) darüber, nach mehr als einem Jahr wieder ins Lenkrad eines Turboallradlers zu greifen. Zum Liebling der Fans dürfte Richard Tuthill im Porsche 911 R-GT avancieren. ♦

ÖRM Rallye Waldviertel

Historischer Heimsieg

Trotz der Absagen von Meister Raimund Baumschläger und heimischen Toppiloten erlebten die Fans im Waldviertel ein denkwürdiges Finale der Österreichischen Rallye-Meisterschaft (ÖRM).

Waldviertel-Organisationsleiter Helmut Schöpf war nicht zu beneiden. Erst ein kurzfristig abgesprungener Sponsor und dann noch die vorzeitige Titelentscheidung! Weder Abo-Champion Baumschläger noch die Hauptprotagonisten Mario Saibel, Gerwald Grössing, Hermann Neubauer oder Christoph Brugger traten den Weg zum Finallauf in Niederösterreich an. Die Absage eines Meisterschaftslaufes in Ungarn und Gaststarter aus aller Herren Länder sorgten dennoch für ein mit 117 Teams volles Feld.



Ch. Mrlik

Zu Beginn trumpfte der Russe Alexey Lukyanuk (Ford Fiesta R5) auf, der mit dem ukrainischen Co Yevhen Chervonenko unter dem Teamnamen «We want peace» antrat, jedoch mit abgerissenem Hinterrad auschied. Der Südafrikaner Henk Lategan (Skoda Fabia S2000) sprang in die Bresche und baute die Führung aus. Doch auch der 20-Jährige musste den selektiven Prüfungen Tribut zollen und crashte.

Mrlik triumphiert

Mit Christian Mrlik (Subaru Impreza WRX) gewann somit erstmals ein «echter» Lokalmatador in der 34-jährigen Geschichte der Rallye Waldviertel. Zweiter wurde der Ungar Jozef Trencsényi (Ford Fiesta R5) vor dem 54-jährigen Walter Mayer im Peugeot 207 S2000, der auch in der Meisterschaft eine Podiumsplatzierung schaffte. ♦ MW



Ein Lokalmatador: Mrlik siegt bei der Rallye Waldviertel

ÖSTERREICHISCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT / Resultate

Rallye Waldviertel, Grafenegg (A), 8. von 8 ÖRM-Läufen; 476,26 Gesamtkilometer mit 13 WPs über 153,49 km. 117 Teams am Start, 55 gewertet. Wetter/Piste: bewölkt, meist trocken, stellenweise rutschig

1. Mrlik/Baier (A/Subaru Impreza WRX) in 1:54:44,5 h; 2. Trencsényi/Verba (HU/Ford Fiesta R5) + 0:22,2 sek; 3. Mayer/Bernhard (A/Peugeot 207 S2000) + 2:43,9 min; 4. Barbu/Itu (RO/Mitsubishi Lancer Evo X R4) + 4:07,1; 5. Mühlberger/Unterwiesinger (A/Mitsubishi Lancer Evo VI) + 4:18,2; 6. Böhm/Becker (A/D/Suzuki Swift S1600) + 4:33,5; 7. Wollinger/Holzer (A/Opel Corsa R2) + 8:17,9; 8. Kainer/Aigner (A/Opel Corsa OPC) + 10:12,2.

Leader: Lategan (WP 1/WP 4-12), Lukyanuk (WP 2+3), Mrlik (WP 13+14, Ziel).

WP-Bestzeiten: Lategan 6, Lukyanuk 6, Botka 1.

ÖRM-Endstand: (nach 8 Läufen): 1. Baumschläger 148 Punkte; 2. Saibel 95; 3. Mayer 76; 4. Grössing 60; 5. Mrlik 37; 6. Zitta 35; 7. Brugger 28, 8. Ölsinger, Zupanc 27, 10. Danzinger 25.

Auftakt ÖRM 2015: 4.–6.1.2015, Jänner-Rallye (A) Internet: www.rallye-oem.at

NACHRICHTEN

FIA bestätigt neue Startreihenfolge

Rallye-WM Die Spekulationen haben ein Ende. Noch vor der nächsten Weltratssitzung Anfang Dezember bestätigte die FIA vergangene Woche die Änderung der Startreihenfolge in der Rallye-WM: Ab 2015 wird am Freitag und Samstag entsprechend des WM-Standes gestartet, am Sonntag starten Priorität-1- und -2-Fahrer in umgekehrter Reihenfolge des Zwischenstands des WM-Laufes. Auch das Format der WM-Rallyes wurde auf zweieinhalb Tage vereinheitlicht. Gefahren wird vom Freitag bis Sonntagmittag, mit einem Minimum von 300 WP-Kilometern. Am Donnerstag können Veranstalter den offiziellen Start oder eine Zuschauerprüfung ansetzen.

Sordo zwei weitere Jahre bei Hyundai

Rallye-WM Hyundai verpflichtet Dani Sordo als Teamkollegen von Thierry Neuville. Der Spanier unterzeichnete einen Zweijahresvertrag, der ihm 2015 zehn WM-Läufe und 2016 eine volle Saison zusichert. «Dani hat gezeigt, dass er bei unterschiedlichsten Bedingungen schnell sein kann», lobt Hyundai-Teamchef Michel Nandan. Auch Hayden Paddon soll künftig weiter im i20 WRC sitzen. Noch ist aber unklar, bei welchen Läufen Hyundai 2015 ein drittes Auto einsetzt.

Schweiz nicht mehr im EM-Kalender

Rallye-EM Zehn statt wie bisher zwölf Läufe stehen auf dem vom FIA-Weltrat noch abzusehenden EM-Kalender 2015. Im Vergleich zu 2014 fehlt die Rallye du Valais (CH), und die Rallye Griechenland ist auf den Herbst verschoben. Um Kosten zu senken, soll neben Test- und Reifenbeschränkung ein EM-Lauf zwischen 200 und 230 WP-Kilometer umfassen. ♦ RK

TERMINE 2015

Rallye-EM	
04.–06. 1.	Jänner-Rallye (A)
06.–08. 2.	Rallye Lettland (LT)
02.–04. 4.	Rallye Irland (IRL)
04.–06. 6.	Azoren-Rallye (P)
25.–27. 6.	Ypern-Rallye (B)
17.–19. 7.	Estland-Rallye (EST)
28.–30. 8.	Barum-Rallye (CZ)
25.–27. 9.	Zypern-Rallye (CY)
09.–11. 10.	Rallye Griechenland (GR)
05.–07. 11.	Rallye Korsika (F)

Korsika

Frühes Ende im Titelduell

Von REINER KUHN

Das finale Titelduell in der Rallye-EM endete noch, bevor es begonnen hat. Nachdem Sepp Wiegands Skoda nach einem Testunfall abfackelte, stand Teamkollege Esepikka Lappi als Europameister fest. Rallyesieger Stéphane Sarrazin hatte es schwerer, sich gegen Bryan Bouffier durchzusetzen.

Finale Furioso bei der Rallye der tausend Kurven. Für Wiegand endete das EM-Finale auf Korsika schon drei Tage vor dem offiziellen Start. Beim Test am Montag kam der deutsche Skoda-Junior in einer Linkskurve von der Strecke ab, trockenes Gras an der Unfallstelle entzündete sich am Auspuff des Autos und steckte dieses in Brand. Skoda verzichtete darauf, ein Ersatzauto bereitzustellen, und machte damit Teamkollege und Werksfahrer Lappi zum Europameister. Wiegands Chancen seien minimal gewesen und wären in keinem Verhältnis zum Aufwand gestanden, so ein Insider.

Glück im Unglück für Skoda, dass der Finne mit einem Ausritt in WP6 die Kasse der Werkstruppe zwar weiter belastete, zuvor aber Peugeot-Werksjunior Craig Breen den 208 T16 mit defektem Hinterachsdifferenzial abstellte (WP4) und mit Wiegand auch der Vizetitel an einen Skoda-Piloten ging.

Sarrazin trotzt Bouffier

Mitfavorit Kajetanowicz verabschiedete sich ebenfalls früh. Noch vor Breen stellte der Pole seinen Ford Fiesta R5 mit Antriebsschaden ab (WP1). Kevin Abbring hadert anfangs mit dem Aufschrieb,



Als Asphaltexperte auf gewohntem Terrain: Toyotas Le-Mans-Pilot Stéphane Sarrazin holt sich auf Korsika den Sieg beim EM-Finale

schaffte im zweiten offiziellen Peugeot 208 T16 am Ende aber noch den Sprung aufs Podium.

Den Sieg machten zwei französische Asphaltglüher unter sich aus. Toyotas Le Mans-Pilot Sarrazin geigte im privaten Boliden vom Start weg gross auf und setzte sich erst mit 1,7 Sekunden vor Bouffier (beide Ford Fiesta RRC) an die Spitze. Bis ins Ziel wehrte Sarrazin alle Angriffe des Landsmannes ab und siegte mit 18,9 Sekunden Vorsprung. Hinter dem Drittplatzierten Abbring kam Eric Camilli (Peugeot 207 S2000) auf Rang 4. Der Nachwuchsfahrer verwies Porsche-Pilot Romain Dumas im infernalisch klingenden 911 R-GT auf P5.

Nach dem Gewinn der Junior-WM genügte Stéphane LeFebvre Rang 2 hinter Markenkollege Andrea Crugnola (Peugeot 208 R2), um auch die Krone in der Junior-EM zu holen. ♦

NACHGEHAKT BEI Sepp Wiegand

(23/D). Der deutsche Skoda-Junior über die verpasste Titelchance, seine Lernkurve und die Hoffnung, auch nächste Saison wieder in einem Topauto zu sitzen dürfen.



Von REINER KUHN

? Wie gross ist die Enttäuschung, hier auf Korsika zu sein und nicht um den EM-Titel kämpfen zu können?

Kurz nach dem Testunfall, als wir zusehen mussten, wie das Einsatzauto abfackelt, tat es richtig weh. Mittlerweile überwiegt aber die Freude über die Vizemeisterschaft.

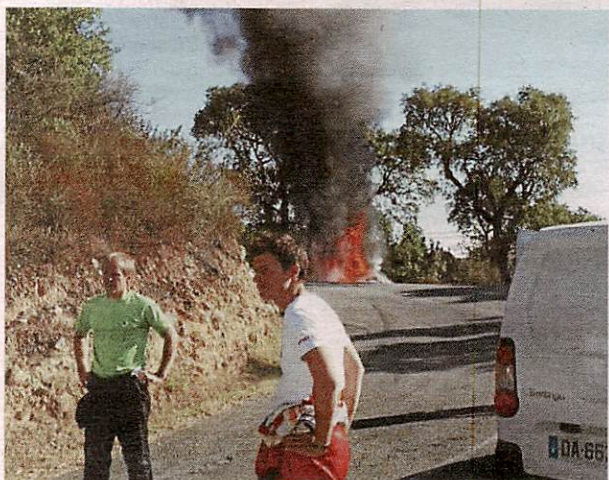
? Aber dass Skoda keinen anderen Fabia bereitstellte, muss dich doch ärgern? Es ist müssig, darüber nachzudenken. Dass das Auto abbrannte war mein Fehler, weil ich von

der Piste rutschte. Ohne Unfall kein Brand. Ich bin mir auch bewusst, dass es ein riesiger Schaden war, aber allerdings habe ich schon gehofft, dass man mir die Chance gibt, um den EM-Titel zu kämpfen. Skoda Deutschland hat sich da auch sehr bemüht. An anderer Stelle war man aber wohl damit zufrieden, dass der Titel so oder so an einen Skoda-Piloten geht.

? Wie siehst du deine Saison im Rückblick? Von den Resultaten her war die zweite Hälfte die bessere. Meine Lernkurve war aber von An-

fang an sehr hoch. Ich habe verstanden, dass es nicht genügt, einfach einen S2000 hingestellt zu bekommen. Ich bin viel fokussierter an die Arbeit gegangen und weiss nun, was wichtig ist und was nicht. Darauf will ich aufbauen.

? Du weisst also, wie es weitergeht? Leider nicht. Anfang Dezember soll ich mehr erfahren. Klar ist, dass es schlecht aussieht, wenn Skoda kein Programm für mich hat. Ich hoffe auf eine Chance, um zeigen zu können, dass ich noch zulegen kann.



Finstere Rauchzeichen: Wiegand (r.) und sein brennender Skoda



Sarrazins Schatten: Bouffier



Kampflos zum EM-Titel: Lappi

RALLYE-EM/Resultate

Rallye Korsika (F), 11. von 11 EM-Läufen; 757,06 Gesamtkilometer mit 11 WPs über 251,56 km. 55 Teams am Start, 27 gewertet. Wetter/Piste: teils bewölkt/trocken
1. Sarrazin/Renucci (F/Ford Fiesta RRC) in 2:36:48,4 h; 2. Bouffier/Panseri (F/Ford Fiesta RRC) +0:18,9 sec; 3. Abbring/Marshall (NL/GB/Peugeot 208 T16 R5) +1:38,2 min; 4. Camilli/Veillas (F/Peugeot 207 S2000) +2:24,1; 5. Dumas/Giraudet (F/Porsche 911 GT3) +5:41,9; 6. Magalhaes/Magalhaes (PT/Peugeot 208 T16 R5) +6:29,9; 7. Leandri/Gordon (F/Ford Fiesta R5) +7:33,5; 8. Tarabus/Trunkat (CZ/Skoda Fabia S2000) +7:51,3; 9. Guglielmi/Vesperini (Renault Clio RS) +10:19,0; 10. Reuche/Deriaz (CH/Renault Clio RS) +13:21,0.
Leader: Sarrazin (WP 1+2, WP 4-11, Ziel), Bouffier (WP 3).
WP-Bestzeiten: Sarrazin 6, Bouffier 5.

Wichtigste Ausfälle: Wiegand/Christian (D/Skoda Fabia S2000) Testunfall vor der Rallye. Lappi/Ferm (FIN/Skoda Fabia S2000) Unfall WP6. Kajetanowicz/Baran (PL/Ford Fiesta R5) Differenzial WP1. Consani/Vilmot (F/Peugeot 207 S2000) Unfall WP6. Maurin/Klinger (F/Ford Fiesta R5) Differenzial WP8.

EM-Endstand (nach 11 Läufen): 1. Lappi 162, 2. Wiegand 128, 3. Breen 104, 4. Kajetanowicz 100, 5. Pech 63, 6. Abbring 63, 7. Bouffier 61, 8. Magalhaes 54, 9. Gryazin 53, 10. Consani 50.

Auftakt Rallye-EM 2015: 4.-6.1.2015, Jänner-Rallye (A)

Internet: www.fiaerc.com

MotoGP

Vereinte Werke



MotoGP: Ein Spektakel, das den Motorradwerken wichtig ist

Von IMRE PAULOVITS

Ab 2016 wird in der MotoGP-WM alles anders. Damit es aber wirklich besser wird, ziehen die Werke an einem Strang.

Einheits-Software, 17-Zoll-Michelin-Reifen, nur noch eine Einheitsregel nach dem aktuellen Open-Muster für Werks-teams und Private – 2016 bricht eine neue Ära in der MotoGP an. Dass alle wieder ganz bei null anfangen müssen, ist klar. Doch ein Jahr bevor diese revolutionäre Saison beginnt – nach dem Reglement ist der Saisonbeginn bereits beim ersten Test am Montag nach dem WM-Finale –, gibt es noch viele offene Fragen zum Reglement: Wie viel Benzin wird erlaubt sein, wie viele Motoren dürfen pro Jahr verwendet werden, wie viele Reifen wird es pro Wochenende geben? Wenn man dann bis ins Detail geht, merkt man, dass die

Techniker und Manager der Werke noch einen umfangreichen Fragenkatalog haben, so dick wie das Reglement selbst.

Synergien nutzen

Dass diese völlige Umwälzung nur dann reibungslos vonstatten geht, wenn sich nicht nur FIM, Dorna und MSMA bei den Sitzungen der Grand Prix Commission einig sind, sondern die Werke sich auch in der Vorbereitungszeit zusammenschließen, ist den Beteiligten schon länger klar. So haben sich die Werke aus Interesse an einer Einheits-Software, die den Ansprüchen aller gerecht werden soll, schon länger abgesprochen.

Ab Juli 2015 werden alle Ingenieure nicht mehr an der eigenen Software weiterentwickeln, sondern sich zusammenschließen und gemeinsam mit den Magneti-Marelli-Ingenieuren eine Software erarbeiten, die den Werken alle Möglichkeiten lässt, die sie für ihre Motoren brauchen, die aber

auch für die Privat-Teams nicht zu schwer zu handhaben sein wird: «Diese Elektronik soll auch nach 2016 noch weiterentwickelt werden, indem die Werks-Techniker weitere Inputs und Erfahrungen einbringen. Nur mit der Möglichkeit der Entwicklung lässt sich der Motorsport für die Werke rechtfertigen», stellt HRC-Manager Livio Suppo klar. Und sein Yamaha-Kollege Lin Jarvis ergänzt: «Die Sicherheit ist uns besonders wichtig, insbesondere, dass Fehlfunktionen ausgeschlossen werden.»

Bei den Michelin-Reifen, deren Entwicklung den Werken einige Kosten verursachen wird, hat man sich ebenfalls geeinigt. Es wird am Montag nach jedem GP einen Reifentest geben. Um aber die Kosten nicht ausufern zu lassen, werden die einzelnen Werke bei diesen Tests nach einem Rollplan aussetzen und sich die Ergebnisse gegenseitig zukommen lassen. ♦

Dakar

Auch Yamaha will den Sieg

Zum Kampf um den prestigeträchtigen Dakar-Sieg wird sich zu Honda und KTM werkseitig auch Yamaha mit einem brandneuen Motorrad gesellen.

Wenn die berühmteste Rallye der Welt auch nicht mehr durch die Wüsten Afrikas nach Dakar führt, sondern nur noch den Namen der senegalesischen Hauptstadt behalten hat, knüpft ihr moderner Nachfahre in Südamerika langsam, aber sicher wieder an die grössten Zeiten an, in denen sich die Werke mit gigantischem Aufwand um den Sieg stritten.

Honda und KTM haben bereits im Vorjahr brandneue Maschinen für die neuen Anforderungen der mittlerweile viel selektiveren Etappen mit viel weniger Vollgas-Anteil gebaut, und diese filigranen und wendigen Motocross-Ableger mit grossem Tank lassen die alten Wüstenschiffe wirklich

nicht mehr konkurrenzfähig erscheinen.

Yamaha, die letztes Jahr mit Olivier Panis als Dritter der Gesamtwertung auf dem Podest standen, haben für die 2015er-Auflage nun ebenfalls ein völlig neues Motorrad gebaut und einen waschechten Werkseinsatz angekündigt. Die WR 450 Rally wird vom Yamaha Factory Racing Rally Team Yamalube unter der Leitung von Alexandre Kowalski mit den Fahrern Olivier Panis, Alessandro Botturi und Michael Metzge eingesetzt.

Nichts mehr beim Alten

Das neue Bike baut viel schlanker als sein Vorgänger und hat statt fünf Tanks nur noch eine Kohlefaser-Einheit. Durch die durchdachte neue Konstruktion sollten Gewichtsverteilung und Handlichkeit verbessert werden. Die neue WR hat eine Auspuffanlage von Akrapovic und steht auf Kayaba-Werks-Federelementen. ♦ IP



Werks-Yamaha WR 450 Rally: Heisses neues Eisen für die Dakar

Superbike-WM

Elías und BMW – viele Fragen

Von JOHANNES ORASCHE

Der routinierte Katalane Toni Elías soll beim neu formierten JR-BMW-Team andocken.

Das Projekt der Familie Robinson mit Technik-Direktor Troy Corser bleibt weiterhin das Mysterium im Fahrerlager, obwohl Elías (31) schon offen von einer spannenden Aufgabe und seinen Zielen auf der BMW spricht. Der Moto2-Weltmeister von 2010 soll sich mit JR einig sein, offiziell gibt es noch

kein Statement. Man darf annehmen, dass das neue Team samt Fahrern am 22. November in München anlässlich der Prämierung der Sieger der BMW-World-Trophy vorgestellt wird.

Elías mit Camier?

Als zweiter JR-Pilot könnte der Brite Leon Camier kommen. Fakt ist: Beide haben Erfahrung mit der BMW S 1000 RR. Camier fuhr bei BMW Italia 2014 gute Rennen als Ersatz für Sylvain Barrier. Elías absolvierte im Herbst 2011 in Imola einen Test für BMW Italia.

Angeblich wurden bereits Bikes in die Teamzentrale nach Stephanskirchen geliefert, und es wird nun am Aufbau der Motorräder gearbeitet. Wann man bereit sein wird, ist noch offen.

Bei Promoter Dorna, wo fast stündlich wegen weiterer Anmeldungen neue Testpläne kommuniziert werden, weiss man noch nichts von einem Probelauf der JR-Truppe. Auch in München spricht man noch nicht darüber. BMW Italia übt jedenfalls am 27. und 28. November gemeinsam mit Kawasaki, Honda und Suzuki in Jerez. ♦



Toni Elías beim BMW-Test 2011 in Misano: Nun öfter in Bayern

Grand Prix von Valencia - MotoGP

Finale Giganten-Show



Kampf auf Biegen und Brechen: Marc Márquez (93) fuhr wacker vorneweg, doch immer, wenn es nass wurde, kam Valentino Rossi wieder an ihn ran. Zum Schluss holte der Weltmeister seinen 13. Saisonsieg und damit den nächsten Rekord in seiner langsam unheimlichen Karriere

Von IMRE PAULOVITS

Mit seinem 13. Saisonsieg brach Marc Márquez noch einen weiteren Rekord. Bei diesem verrückten WM-Finale liess er gemeinsam mit Publikumsliebbling Valentino Rossi noch einmal die Emotionen hochkochen.

Als Marc Márquez die Auslauf- runde ganz langsam hinter sich brachte und sich in jeder Kurve noch einmal den 101000 zum Rennsonntag gekommenen Zuschauern zuwandte, kochte die Stimmung in dem Stadion des Circuit Ricardo Tormo noch einmal über. Doch wie sehr an diesem Tag, an dem für Honda und die Familie Márquez alles zusammenkam, die Freude die Anspannung ablöste, wurde erst ersichtlich, als der Weltmeister im Parc fermé bei HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto angekommen war: Der Japaner brach in ein nicht endendes Gelächter aus, und Márquez konnte sich auch nicht mehr zurückhalten.

Wenn es zum Schluss auch ganz klar war, dass auf der letzten Strecke im WM-Kalender wieder niemand eine Chance gegen den Weltmeister hat, war es für diesen Ausnahmekönner diesmal doch ein besonders schwieriges Wochenende.

Von Donnerstag an war die Aufmerksamkeit des 21-Jährigen geteilt, seine Gedanken waren mehr beim Titelkampf seines Bruders Alex, mit dem er jedes Detail an diesem Wochenende besprach, als bei seiner eigenen Rennvorbereitung. Er stürzte am Samstag zweimal. «Vielleicht bin ich wirklich nicht ganz bei der Sache, da es für mich nicht mehr um so viel geht», gestand der Weltmeister. «Doch dass mir zweimal der gleiche Flüchtigkeitsfehler unterläuft, nämlich dass ich, nachdem ich die Bremse losgelassen habe und ans Gas ging, mit einem Finger den Bremshebel berührt habe, was bei der giftigen Kohlefaserbremse gleich das Vorderrad einklappen liess, ist eigentlich bei meiner Routine unverzeihlich.»

Doch bis zum Rennen war alles überstanden, das wechselnde Wetter und der Druck von Valentino Rossi sorgten dafür, dass Márquez wieder voll bei der Sache war und so wieder eine seiner unwiderstehlichen Siegesfahrten ablieferte.

Rossi wie in besten Zeiten

Diesmal kam es auch nicht zu einem richtigen Schlagabtausch

«Ich hatte es im Nassen leichter als Marc an der Spitze.»

VALENTINO ROSSI

zwischen den beiden Kampftieren Marc Márquez und Valentino Rossi, weil sich der Spanier gleich aus dem Staub machte, nachdem er den 35-jährigen Italiener überholt hatte. Und

dieser brauchte einfach länger als Márquez, bis auch er an dem zu Rennbeginn unglaublich starken Andrea Iannone vorbeikam.

Doch der an diesem Tag immer wieder einsetzende Nieselregen sorgte trotzdem für richtig Spannung: Immer wenn es irgendwo wieder nieselte, machte Rossi den Vorsprung von Márquez im Handumdrehen wett, und keiner hätte sich gewundert, wenn der Altmeister zum Schluss die Nase vorn gehabt hätte. «Ich habe mich auf dem Motorrad richtig wohl gefühlt», gab Rossi hinterher zu. «So brauchte ich kein erhöhtes Risiko zu fahren, um im Nieselregen richtig schnell zu sein. Aber ich hatte mich in diesen Phasen auch ein bisschen unwohl gefühlt, wie es an den einzelnen Stellen nass ist und was geht. Deshalb hatte ich es in diesen Phasen auch einfacher als er.»

Doch immer, wenn es abtrocknete, zog Márquez wieder davon, zum Schluss uneinhol-

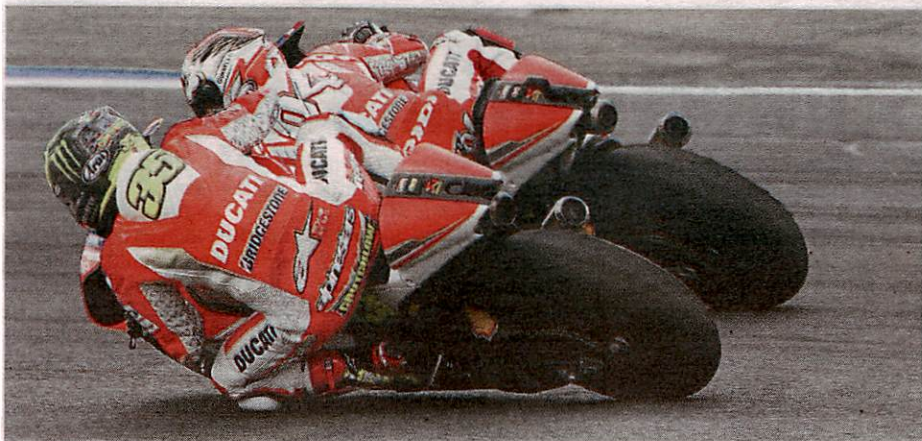
bar. «Unser Motorrad hat den Vorderreifen links mehr beansprucht als die Honda, da konnte ich nicht mehr pushen und hatte so keine Chance gegen ihn», gab Rossi zu.

Nervenkrieg mit Lorenzo

Doch da hatte Rossi den Krieg, den es an diesem Wochenende zu gewinnen galt, schon längst gewonnen: den um den zweiten WM-Rang mit seinem Teamkollegen Jorge Lorenzo. Um ihm diesen streitig zu machen, hätte der Mallorquiner gewinnen und Rossi Vierter oder schlechter sein müssen.

Wonach es zunächst auch aussah: Lorenzo hatte gleich eine gute Pace, während Rossis Yamaha M1 einfach nicht einbiegen wollte. Doch wie schon so oft in diesem Jahr, fand Rossi mit seinem Team die Lösung. Und dazu war der Ex-Weltmeister im Qualifying richtig positioniert und fuhr ausgerechnet im Windschatten von Jorge Lorenzo zur Pole-Position, während dieser aus der ersten Startreihe gedrängt wurde. «Wenn





Teamkampf: Beim Abschied von Ducati hielt Cal Crutchlow heftig bei Andrea Dovizioso gegen



Márquez völlig losgelöst



Bruderkampf: Aleix Espargaró (41) gratuliert Pol zu WM-Rang 6



Lohn der Arbeit: Valentino Rossi wurde unangefochtener Zweiter und Vizeweltmeister

dies Jorge nervös macht, soll mir das nur recht sein», goss Rossi noch Öl ins Feuer.
Wenn sich Lorenzo von dem wohl auch nicht sonderlich beeindruckt liess, fand er doch wieder sein Verderben im einsetzenden Regen. «Ich kann derzeit bei Mischverhältnissen einfach nicht schnell genug fahren», gab Lorenzo hinterher zu, «ich weiss selber nicht, warum. Man konnte bei Valentino sehen, dass es nicht an der Yamaha liegt.»
Es macht den Anschein, dass die Stürze in Assen und auf dem Sachsenring im Vorjahr doch mehr an den Nerven des zweifachen MotoGP-Weltmeisters gezehrt haben, als ihm lieb ist und er in bestimmten Situationen Angst hat. «Ich habe im Moment ein ganz klares Defizit, an dem ich im Winter arbeiten muss», gab Lorenzo zu.
In der Verzweiflung ging er auf volles Risiko, fuhr an die Box und holte sein Regenmotorrad ab, doch nur der noch immer angeschlagene Andrea Dovizioso machte es ihm

gleich, und beide fuhren ins Verderben. Der Regen wurde nicht stärker, sondern hörte auf, und kam nur einmal kurz wieder. Lorenzo war auf den Regenreifen chancenlos, und er fuhr sechs Runden vor Schluss vom hoffnungslosen 22. Platz an die Box und gab auf. «Es hatte keinen Sinn mehr. Ich habe alles riskiert und verloren. In Aragón war es die richtige Entscheidung, früh zu wechseln, hier ist es in die Hose gegangen», knirschte Lorenzo.
Aufstieg des Márquez-Clans
Marc Márquez schwimmt derzeit nicht nur wegen seiner eigenen Siege auf
«Ich habe einfach riskiert und diesmal verloren.»
JORGE LORENZO



der Erfolgswelle: Er hat die ganze Saison mit seinem Bruder Alex und seinem Freund Tito Rabat zusammen trainiert, und die drei Spanier sind alle Weltmeister geworden. «Wir haben uns gegenseitig angespornt, und es ist ein unglaubliches Gefühl, dass wir nun die drei WM-Titel untereinander aufgeteilt haben. Doch es hat uns alle unwahrscheinlich viel Energie gekostet. Wir werden aber auf die gleiche Art weitermachen, jetzt fahren Alex und Tito sogar in einem Team. Aber zuallererst brauchen wir alle etwas Erholung, wenn dies wegen der vielen PR-Termine, die noch anstehen, auch nur schwer zu verwirklichen sein wird.»
Die Emotionen schlugen bei allen hohe Wogen, aber dass für dieses letzte Rennwochenende jeder jenseits seiner Belastungsgrenze gearbeitet hat, haben auch die Honda-Obersten begriffen, und gaben der Márquez-Truppe für Montag testfrei. ♦

Stefan Bradl

Abschluss einer Ära

Es gab viele Tränen in der LCR-Box, als Stefan Bradl nach dem Rennen seine Sachen zusammenpackte. Der deutsche MotoGP-Pilot hätte die Crew, mit der er die letzten drei Jahre verbracht hat, gerne mit einem Top-Resultat verlassen, aber am Ende war er glücklich, dass er bei diesem verrückten Rennen heil ins Ziel kam.
Schon am Freitag merkte Bradl dieses merkwürdige Gefühl des Abschieds. «Es ist schon ein komisches Gefühl, zu wissen, dass ich hier letztmals für LCR-Honda fahren werde», konstatierte er nach dem ersten Trainingstag. Er hatte aber noch ein anderes komisches Gefühl, und zwar für das Vorderrad. «Ich kann die Linie am Kurveneingang nicht halten und wir kommen nicht dahinter, was es wirklich ist. Das Phänomen hatten wir in der Form noch nicht, jetzt müssen wir einfach schauen, dass wir es verstehen und uns verbessern.»
Am Samstagvormittag wurde es zwar besser, Bradl zögerte aber lange, bis er richtig loslegte und auf den härteren Vorderreifen wechseln liess, und so war er nur Elftschellster und musste durch die Q1 in die Qualifikation der zwölf Schnellsten,

was ihm aber problemlos gelang. «Bis dahin hatten wir die Front schon richtig gut im Griff, doch dann habe ich in Q2 ein Chattering bekommen, das mich daran gehindert hat, härter zu pushen.» So blieb Bradl Startplatz 10.
Von dort fuhr er im Rennen auf Platz 8. «Sicherlich hätte von unserer Pace her mehr drin sein können», konstatierte Bradl hinterher. «Aber die Verhältnisse waren wirklich schwierig, und ich wollte beim letzten Rennen für das Team auf keinen Fall stürzen. Von daher geht dieses Resultat in Ordnung. Jetzt fängt ein neues Kapitel für mich an, auf das ich mich freue.» ♦ IP



Bradl: Abschied vom Team

NACHGEHAKT BEI Marc Márquez

(21/E). Der Weltmeister zu seinem 13. Saisonsieg und warum er sich nichts aus diesem Rekord macht.



Von IMRE PAULOVITS

? Zuerst hat dein Bruder den WM-Titel gewonnen, dann du deinen 13. GP in diesem Jahr. Ja, heute war ein unglaublicher Tag. Für mich, meine Familie und für mein Team. Eine halbe Stunde vor dem Rennen habe ich noch den WM-Titel meines Bruders mitgefeiert, Es war für mich und das Team aber umso wichtiger, hier zu gewinnen, denn dieses Rennen war genau wie Aragón, und heute hatten wir die richtige Strategie gewählt. Jetzt müssen wir 2014 einfach geniessen, denn es wird unmöglich sein, all diese Erfolge zu wiederholen, besonders, was meinen Bruder und mich angeht.
? Hast du tatsächlich an Aragón gedacht, als es zu nieseln begann? Ja, ich habe an Aragón gedacht, speziell, als es zu Rennmitte zum zweiten Mal anfang zu nieseln. Ich hatte schon

daran gedacht, reinzufahren und das Motorrad zu wechseln. Aber dann bin ich doch draussen geblieben, weil nur drei bis vier Kurven wirklich nass waren und der Rest der Strecke trocken. Wir haben diesmal die richtige Strategie gewählt und die Scharte von Aragón wieder ausgewetzt.
? Hättest du gedacht, dass du, Tito Rabat und dein Bruder alle Weltmeister werden? Es war schon ein unglaubliches Gefühl, als wir nach dem Rennen die Bilder gemacht haben. Zu Saisonbeginn hatten wir alle das Ziel, ein paar Rennen zu gewinnen, und jetzt haben wir alle den Titel geholt.
? Was bedeutet es für dich, auch Mick Doohans Rekord an Saisonsiegen überboten zu haben? Es war schön, 13 Rennen zu gewinnen, aber dieser Rekord ist nicht wichtig. 1997 hatte Mick schliesslich drei Rennen weniger als wir heuer.

GASTKOMMENTAR

Von HELMUT BRADL

Hut ab vor Valentino Rossis Leistung

(52/D). Der 250er-Vizeweltmeister von 1991 über das heutige, hektische MotoGP-Fahrerlager, über Stefan Bradl, Valentino Rossi und Marc Márquez.



Das Grand-Prix-Fahrerlager ist schon eine verrückte Welt. Ein eigener, hektischer Zirkus, der zwar schön ist... aber mittlerweile bin ich in einem Alter, in dem ich etwas mehr Ruhe mag. Wenn ich auf Stefans Saison zurückblicke, war sie kunterbunt gemischt, von guten Ansätzen bis Desaster. Aber ich glaube, das weiss er selber. Es waren zwar einige kleine Highlights dabei, aber so, wie er es sich vorgestellt hat, ist die Saison sicherlich nicht verlaufen. Das hat natürlich seine Gründe, und ich denke, er ist jetzt auch etwas ausgebrannt.

Wer mich in dieser Saison absolut begeistert hat, war Valentino Rossi. Er ist 35 Jahre alt, und wenn ich mir anschau, wie alt die anderen sind, da muss ich wirklich sagen: Respekt! Wenn einer diese Kondition und diesen Willen aufbringt und auch noch gegen all die Jungen Rennen gewinnt, in Valencia die Pole-Position holt und WM-Zweiter wird, dann kann ich nur die Kappe ziehen. Wenn man in der WM so lange an der Spitze sein will, dann darf man sich nicht oft schwer verletzen. Rossi hatte nur eine schwere Verletzung, 2010 in Mugello. Ansonsten ist er immer glimpflich davongekommen, vielleicht auch, weil er so gut ist. Er ist vom Menschlichen her ein Typ, den es ganz selten gibt. Ich habe noch keinen gesehen, der sich von 16 bis 35 bis zu den Haarspitzen motivie-

ren kann; wie er dies bei all dem Rummel und all der Reiserei immer wieder schafft, ist mir ein Rätsel. Aber für ihn ist Motorradsport einfach sein Leben, und das zelebriert er. Und wie er den Jungen dabei eins auswischt, das imponiert mir sehr. Manchmal fährt er ihnen einfach um die Nase rum, das ist megageil. Bei Marc Márquez wissen wir, dass er ein ganz besonderes Talent ist, aber wenn er unter Druck gesetzt wird von Rossi, Pedrosa oder Lorenzo, dann macht er auch seine Fehler. So hat er auch an diesem Wochenende zweimal weggeschmissen. Aber er ist ein Supertyp, er ist sauschnell, und von daher ist er der Rennfahrer der Zukunft, bis er sich vielleicht mal wehtut.

Ich kann mich noch erinnern, als Stefan 2007 in die Spanische Meisterschaft kam. Márquez war damals dort auch bereits bei den 125ern unterwegs. Er war zwar noch ein kleiner Junge, aber in Barcelona hat er das Rennen angeführt und hatte im Handumdrehen drei Sekunden Vorsprung. Da habe ich mich gefragt, was das für einer ist. Er hat zwar einen Fehler gemacht und danach keine einzige Linie mehr gefunden, ist aber am Ende trotzdem Dritter geworden. Auch in der Moto2 hat er am Anfang alles mit der Brechstange versucht, aber was dann aus ihm wurde, sehen wir heute.

Suzuki

Schwerer Anfang

Beim Wildcard-Einsatz der neuen Suzuki gab es viele Probleme. Aber sie waren eine wichtige Erfahrung.

Der Auftritt war fein und sauber. Teamchef Davide Brivio hatte jedes kleinste Detail präzise vorbereitet. In einem in Suzuki-Blau gehaltenen Leih-LKW von Schuler wurden vier komplette Motorräder – zwei für den Renneinsatz und zwei weitere für die Tests am Montag – und ein Dutzend Motoren nach Valencia gebracht, eine gemietete Hospitality der Oberklasse von Bischoff und Scheck strahlte ebenfalls in Suzuki-Blau. «Bei Schuler werden bereits unsere Sattelzüge für 2015 aufgebaut, und wir werden auch eine ganz neue Hospitality aus Deutschland bekommen. Diese deutschen Firmen sind einfach die besten», so Brivio freudensprühend über die Rückkehr im nächsten Jahr.

In der Box arbeitete eine ganze Heerschar von japanischen Technikern an den Motorrädern, doch dem Bike fehlten auf der Geraden 20 km/h zu Honda, Yamaha und Ducati, und trotzdem verrauchte gleich am Freitag ein Motor, und auch im Rennen gab es einen Ausfall.

Es gibt noch viel zu tun

Doch dieser Einsatz war für die Zukunft umso wichtiger. Die Motoren-Abteilung weiss jetzt, wo sie ansetzen muss. Das Fahrwerk der filigranen und handlichen Suzuki hat sich hingegen bereits gut bewährt.

Randy de Puniet war schon bei Aspar eine Sekunde langsamer als Aleix Espargaró, so viel hat er auch hier auf den nächstjährigen Suzuki-Werkspiloten verloren. Wenn Espargaró also die gleichen Zeiten wie mit seiner Forward-Yamaha fahren könnte, wäre das schon kein schlechter Anfang. ♦ IP/NS

Motorrad-WM

Austria-GP 2016

Red-Bull-Eigner Dietrich Mateschitz war persönlich nach Valencia gekommen, um mit Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta zu verhandeln. Nach einer langen Sitzung am Samstag war es dann spruchreif: Es wird 2016 erstmals seit 1997 wieder einen Österreich-GP geben! Austragungsort wird der Red Bull Ring in Zeltweg sein.

Neuhomologation notwendig

Bis dahin muss die Strecke neu homologiert werden, da bereits grössere Umbauarbeiten geplant waren, müssen diese mit der FIM abgestimmt werden.

Valentino Rossi, der 1997 den Sieg bei den 125ern um ganze 4 Tausendstel gegen Nobby Ueda verpasst hat, freut sich schon: «Die Strecke ist breit, sie sollte mit dem MotoGP-Motorrad richtig Spass machen.» ♦ IP

NACHRICHTEN

Estrella Galicia und Marc VDS fusioniert

MotoGP, Moto2, Moto3 Eine sensationelle Zusammenarbeit haben die Teams von Estrella Galicia (hinter der Monlau Racing von Emilio Alzamora steht) und Marc VDS bekanntgegeben. So wird die spanische Biermarke auch auf der MotoGP-Honda von Scott Redding und den beiden Moto2-Kalex von Tito Rabat und Alex Márquez werden, die Infrastrukturen werden zusammengelegt und es soll eine Plattform gegründet werden, bei der Fahrer von der Spanischen Meisterschaft bis in die MotoGP aufgebaut werden können.

Mit dieser Fusion wohl dürfte das stärkste Privatteam der WM gegründet worden sein.

Hiroshi Aoyama wird HRC-Testpilot

MotoGP Der letzte 250er-Weltmeister, Hiroshi Aoyama, hat zwar keinen WM-Platz mehr für 2015 erhalten, er wird aber neben Casey Stoner der zweite prominente Testpilot bei HRC. Aoyama bewegte bereits in Valencia den Prototypen des 2015er-Honda-Production-Racers mit pneumatischen Ventiltiefen. An dem Bike fanden sich viele gebrauchte Teile der 2014er-Werksmaschine, inklusive deren Rahmen. ♦ IP

KOMPAKT

»» Aprilia Den ersten Tag der Tests ab Montag (nach Redaktionsschluss) wird nur Alex Hofmann bestreiten. Erst nachdem der Aprilia-Testpilot das Shakedown der neuen Werks-Aprilia erledigt hat, werden ab Dienstag Álvaro Bautista und Marco Melandri in den Sattel steigen.

»» Freddie Spencer Der dreifache Ex-Weltmeister, der heute in Frankreich lebt, kam als Gast nach Valencia, freute sich auf ein Wiedersehen mit Marc Márquez und war dann zwei Tage lang Co-Kommentator bei MotoGP-TV. ♦ IP

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Das Yamaha-Werksteam präsentierte beim WM-Finale das Ergebnis seiner Zusammenarbeit mit Sponsor Movistar. Der Digital-Anbieter hat ein interaktives 360-Grad-Video für Smart Phones entwickelt, das neben Fussball auch für MotoGP erhältlich ist. Jorge Lorenzo und Wilco Zeelenberg haben in Aragón eine Runde mit der Spezialkamera aufgenommen, was als App kostenlos heruntergeladen werden kann (www.piloto360.es). Am Donnerstagabend durften die Gäste in der Yamaha-Hospita-

lity die Anwendung mit Spezialbrillen ausprobieren, und insbesondere die Yamaha-Ingenieure zeigten sich dabei als Spielkinder.

◆◆◆ Tech3-Chef Hervé Poncharal, sein Technik-Guru Guy Coulon und sein langjähriger Mechaniker Laurent Ducayer haben gemeinsam ein neues, faszinierendes Projekt begonnen: Sie gründeten Tech3-Classic, wo sie für Kunden historische Rennmaschinen, besonders aus der Zweitakt-Ära, restaurieren und für historische Rennen

und Paraden vorbereiten. Am Freitag zeigten sie die perfekt restaurierte Weltmeistermaschine von Olivier Jacque



Coulon, Ducayer, Oldtimer

aus dem Jahr 2000 und eine ebensolche Yamaha TD2 von

1969. Die drei Technik-Freaks standen mit strahlenden Augen vor ihren Werken und hoffen, bald viele Anhänger für ihr Projekt zu gewinnen. Ihre Arbeit kann auf dem Video auf www.tech3classic.fr bestaunt werden.

◆◆◆ Eine illustre Gesellschaft fand sich am Samstagabend in der Red-Bull-Hospitality ein, um das Formel-1-Qualifying in Brasilien im Fernsehen zu verfolgen: Ex-Motocross-Weltmeister Heinz Kinigadner, Ex-Formel-1-Vizeweltmeister Gerhard Berger und der

FI-Weltmeister von 1982, Keke Rosberg. Letzterer war ganz aus dem Häuschen, als Sohn Nico die Pole-Position herausfuhr. «Dass Gerhard und Keke zur Motorrad-WM kamen zeigt, dass sie den wirklichen Motorsport lieben», grinste Kinigadner. ♦



MotoGP-Fan Keke Rosberg

GRAND PRIX VON VALENCIA/Valencia – MotoGP / Resultate

Valencia (E): 9. November 2014; 18. Lauf zur Weltmeisterschaft; 120,150 km über 30 Runden à 4,005 km; 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/Trocken; Luft: 18 Grad, Asphalt: 22 Grad

18°



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Punkte
1. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	30	46:39,627		1:31,515	329,3	s/m	25
2. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	30	+3,516		1:31,688	319,7	s/m	20
3. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	30	+14,040		1:31,715	328,4	s/m	16
4. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14	30	+16,705		1:31,966	325,4	s/m	13
5. Cal Crutchlow (GB)	Ducati D16 GP14	30	+16,773		1:32,019	324,6	s/m	11
6. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	30	+37,884		1:32,104	326,3	s-asy/m	10
7. Aleix Espargaró (E)	Forward-Yamaha*	30	+38,168		1:32,446	315,7	s-asy/s	9
8. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213V	30	+41,803		1:32,500	324,1	s/m	8
9. Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP14	30	+45,710		1:33,094	320,7	s-asy/m	7
10. Scott Redding (GB)	Honda RC 1000 R*	30	+51,191		1:33,127	308,2	s-asy/s	6
11. Héctor Barberá (F)	Avintia-Kawasaki*	30	+56,512		1:32,918	318,8	s-asy/s	5
12. Danilo Petrucci (I)	ART-Aprilia*	30	+57,000		1:33,552	305,4	s-asy/m	4
13. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 1000 R*	30	+57,262		1:32,989	310,8	s-asy/s	3
14. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	30	+57,517		1:31,989	323,5	s-asy/m	2
15. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 1000 R*	30	+58,775		1:33,399	322,0	s-asy/m	1
16. Álvaro Bautista (E)	Honda RC 213V	30	+58,864		1:32,538	322,5	s-asy/m	-
17. Karel Abraham (CZ)	Honda RC 1000 R*	30	+1:02,389		1:33,627	311,6	e-s/s	-
18. Alex De Angelis (I)	Forward-Yamaha*	30	+1:15,795		1:33,013	315,3	s-asy/s	-
19. Michael Laverty (GB)	PBM-Aprilia*	30	+1:26,309		1:33,636	309,6	s-asy/s	-
20. Broc Parkes (AUS)	PBM-Aprilia*	30	+1:37,212		1:34,071	303,9	s-asy/s	-
21. Mike di Meglio (F)	Avintia-Kawasaki*	29	+1 Rdn.		1:34,640	303,2	s/m	-
22. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14	29	+1 Rdn.		1:32,054	327,1	s-asy/m	-

Nicht klassiert:

- Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	24	+6 Rdn.	Aufgabe	1:31,817	320,8	s/m	-
- Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-RR	12	+18 Rdn.	Defekt	1:33,445	309,4	s-asy/s	-
- Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14	9	+21 Rdn.	Defekt	1:33,511	324,9	s/m	-

Führung: Iannone, Runden 1-10; Márquez, 11-30

* Open-Motorräder

Internet: www.motogp.com



Runde für Runde

Fahrer/Startplatz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
1. Rossi	29	46	93	99	26	35	4	44	6	41	38	68	51	45	19	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
2. Iannone	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
3. Pedrosa	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
4. Lorenzo	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
5. Márquez	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
6. Espargaró	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
7. Smith	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
8. Crutchlow	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
9. Dovizioso	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
10. Bradl	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
11. Espargaró	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
12. Pirro	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
13. Bautista	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
14. Redding	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
15. Hernández	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
16. Hayden	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
17. Barberá	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
18. Aoyama	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
19. De Angelis	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
20. de Puniet	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
21. Petrucci	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
22. Laverty	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
23. Abraham	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
24. Parkes	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23
25. Di Meglio	29	46	93	26	35	4	99	44	41	6	68	38	19	51	45	15	69	8	7	17	9	14	70	14	63	23

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

MEIN RENNEN

Fahrerkommentare nach dem Grand Prix von Valencia



Cal Crutchlow (5.) >

«Ich hatte einen tollen Kampf mit meinem Teamkollegen. Vielleicht hätte ich im Regen etwas härter pushen sollen, aber es war ein schöner Abschluss bei Ducati.»



Aleix Espargaró (7.) >

«Es war ein sehr schwieriges Rennen. Ich hatte am Ende einen guten Kampf mit meinem Bruder und habe ihn in der letzten Kurve fast noch überholt.»



Bradley Smith (14.) >

«Ich bin in Turn 8 ausgerutscht, habe das Bike wieder anschließen können, doch die Marshalls liessen mich nicht durch den Shortcut fahren, das hat mich eine halbe Minute gekostet.»

Qualifying

1. Rossi	1:30,843
2. Iannone	1:30,975
3. Pedrosa	1:30,999
4. Lorenzo	1:31,049
5. Márquez	1:31,144
6. P. Espargaró	1:31,307
7. Smith	1:31,324
8. Crutchlow	1:31,359
9. Dovizioso	1:31,426
10. Bradl	1:31,443
11. A. Espargaró	1:31,486
12. Pirro	1:32,617
13. Bautista	1:32,160
14. Redding	1:32,315
15. Hernández	1:32,321
16. Hayden	1:32,395
17. Barberá	1:32,443
18. Aoyama	1:32,449
19. De Angelis	1:32,453
20. de Puniet	1:32,509
21. Petrucci	1:32,683
22. Laverty	1:32,808
23. Abraham	1:33,019
24. Parkes	1:33,972
25. Di Meglio	1:34,510

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	362
2. Rossi	295
3. Lorenzo	263
4. Pedrosa	246
5. Dovizioso	187
6. P. Espargaró*	136
7. A. Espargaró	126
8. Smith	121
9. Bradl	117
10. Iannone	102
11. Bautista	89
12. Redding*	81
13. Crutchlow	74
14. Aoyama*	68
15. Hernández	53

WM-Stand Marken

1. Honda	409
2. Yamaha	354
3. Ducati	211
4. Forward-Yamaha*	138
5. ART*	17
6. PBM*	15
7. Avintia*	11

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	608
2. Movistar Yamaha MotoGP	558
3. Ducati Team	261
4. Monster Yamaha Tech3	257
5. Go&Fun Honda Gresini*	170
6. Pramac Racing Team	155
7. NGM Forward Racing*	151
8. LCR Honda MotoGP	117
9. Drive M7 Aspar*	116
10. Avintia*	35

* Open-Motorräder

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Rabat vor Lüthi in Turn 1. Superstart von Aegerter von P11 auf P3. Cortese stürzt, Folger und Rea müssen ausweichen und fallen weit zurück.

1. Runde: Viñales räumt Kallio ab, beide stürzen. Rabat, Lüthi, Morbidelli, Zarco, Aegerter, Siméon, Lowes, Simón, Pons und Schrötter sind die Top 10. Folger P15, Krummenacher auf P19, Mulhauser P21, Folger P32.

3. Runde: Lüthi greift Rabat an. Die beiden bereits 1,5 sec vor Zarco, Morbidelli und Aegerter. Simón und Pons stürzen.

6. Runde: Morbidelli stürzt auf P4. Rabat/Lüthi 1,5 sec vor dem Duo Zarco/Aegerter. Schrötter P9, Mulhauser P14 (I), Krummenacher P15, Folger P23.

10. Runde: Zarco lässt Aegerter stehen und versucht, zu Rabat und Lüthi aufzuschließen.

14. Runde: Rabat und Lüthi dicht beisammen, 3 sec dahinter Zarco, Aegerter 5,5 sec zurück allein auf P4. Schrötter P9, Mulhauser P14, Krummenacher P17, Folger P18.

20. Runde: Lüthi kommt nicht an Rabat vorbei, der Weltmeister kontert jede Attacke. Zarco auf P3 bereits 5 sec zurück.

22. Runde: Siméon hat Aegerter auf P4 einge- und überholt. Folger noch 2 sec hinter P15.

25. Runde: Lüthi gibt nicht auf. Auch Salom an Aegerter vorbei. Schrötter P9, Folger P16, Mulhauser P17, Krummenacher P23.

27. Runde: Rabat kontert jeden Angriff Lüthi's, doch auf der Zielgeraden geht dem Weltmeister beim Wheelie offenbar das Benzin aus – Lüthi siegt vor Rabat! ♦ ML

GRAND PRIX VON VALENCIA – MOTO2 / Resultate

Valencia/E: 9. November 2014; 18. und letzter Lauf zur Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Runden à 4,005 km; 35 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 18 Grad, Asphalt: 22 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Thomas Lüthi (CH)	Suter	27	43:08,366	1:35,312	25
2. Esteve Rabat (E)	Kalex	27	+0,133	1:35,327	20
3. Johann Zarco (F)	Caterham-S.	27	+10,728	1:35,535	16
4. Luis Salom (E)	Kalex	27	+13,014	1:35,521	13
5. Xavier Siméon (B)	Suter	27	+13,689	1:35,733	11
6. Dominique Aegerter (CH)	Suter	27	+14,706	1:35,662	10
7. Sam Lowes (GB)	SpeedUp	27	+18,825	1:35,761	9
8. Marcel Schrötter (D)	Tech3	27	+30,185	1:36,194	8
9. Anthony West (AUS)	SpeedUp	27	+30,227	1:36,169	7
10. Lorenzo Baldassarri (I)	Suter	27	+30,604	1:36,160	6
11. Jordi Torres (E)	Suter	27	+30,615	1:35,955	5
12. Ricky Cardús (E)	Tech3	27	+33,422	1:36,034	4
13. Jonas Folger (D)	Kalex	27	+33,594	1:35,792	3
14. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	27	+33,997	1:36,355	2
15. Louis Rossi (F)	Kalex	27	+34,007	1:36,378	1
16. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	27	+35,578	1:36,262	-
17. Robin Mulhauser (CH)	Suter	27	+35,691	1:36,508	-
18. Nico Terol (E)	Suter	27	+46,996	1:36,612	-
19. Rattthapark Wilairot (THA)	Caterham-S.	27	+50,650	1:36,520	-
20. Roberto Rolfo (I)	Suter	27	+51,877	1:36,924	-
21. Franco Morbidelli (I)	Kalex	27	+52,808	1:35,535	-
22. Randy Krummenacher (CH)	Suter	27	+53,428	1:35,535	-
23. Florian Marino (F)	Kalex	27	+53,435	1:36,931	-
24. Gino Rea (GB)	Suter	27	+1:07,704	1:36,774	-
25. Roman Ramos (E)	SpeedUp	27	+1:13,613	1:36,655	-
26. Tetsuta Nagashima (J)	NTS	27	+1:14,977	1:37,658	-
27. Azlan Shah (MAL)	Kalex	27	+1:15,138	1:37,397	-
28. Thitipong Warokorn (THA)	Kalex	25	+2 Rdn.	1:38,120	-

Nicht klassiert:

- Mattia Pasini (I)	Forward-KLX	7	+20 Rdn.	1:36,662	-
- Lucas Mahias (F)	Transformers	4	+23 Rdn.	1:37,598	-
- Julián Simón (E)	Kalex	2	+25 Rdn.	1:37,190	-
- Axel Pons (E)	Kalex	2	+25 Rdn.	1:37,079	-
- Maverick Viñales (E)	Kalex	2	+25 Rdn.	-	-
- Mika Kallio (FIN)	Kalex	-	+27 Rdn.	-	-
- Sandro Cortese (D)	Kalex	-	+27 Rdn.	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 150,3 km/h

Schnellste Runde: Lüthi (CH), 18. Runde, in 1:35,312 min (=151,2 km/h), Rekord

Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Rabat	1:35,199
2. Zarco	1:35,242
3. Morbidelli	1:35,420
4. Lüthi	1:35,532
5. Simeón	1:35,566
6. Schrötter	1:35,630
7. Folger	1:35,639
8. Viñales	1:35,653
9. Kallio	1:35,670
10. Salom	1:35,711
11. Aegerter	1:35,732
12. Simón	1:35,772
13. Pons	1:35,823
14. Lowes	1:35,830
15. Rossi	1:35,880
16. Cortese	1:35,947
17. Baldassarri	1:36,036
18. Pasini	1:36,082
19. Syahrin	1:36,105
20. Cardús	1:36,214
21. Krummenacher	1:36,254
22. Nakagami	1:36,263
23. West	1:36,345
24. Mahias	1:36,385
25. Torres	1:36,475
26. Mulhauser	1:36,480
27. Marino	1:36,481
28. Wilairot	1:36,638
29. Terol	1:36,752
30. Rolfo	1:36,809
31. Warokorn	1:36,923
32. Rea	1:36,925
33. Ramos	1:37,152
34. Shah	1:37,551
35. Nagashima	1:38,326

WM-Stand Fahrer

1. Rabat	346
2. Kallio	289
3. Viñales	274
4. Lüthi	194
5. Aegerter	172
6. Zarco	146
7. Corsi	100
8. Salom	85
9. Cortese	85
10. Schrötter	80
11. Morbidelli	75
12. West	72
13. Lowes	69
15. Folger	63
24. Krummenacher	24

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	430
2. Suter	284
3. Caterham-Suter	146
4. SpeedUp	121
5. Tech3	97
6. Forward KLX	33



Rabat (53) und Lüthi setzten sich früh von Zarco und Aegerter ab

Grand Prix von Valencia - Moto2

Ein Geschenk für Tom Lüthi



Lüthi (12) wischt auf den letzten Metern an Rabat vorbei



Lüthi: Der Sieg als Geschenk



Rabat: Unfassbare Niederlage

Von MARKUS LEHNER

Weil Weltmeister Esteve «Tito» Rabat beim Wheelie auf der Zielgeraden der Sprit ausging, erbte Tom Lüthi den Sieg.

Zuerst glaubten alle, der 7-fache Saisonsieger Tito Rabat hätte sich nach der letzten Kurve beim Beschleunigen verschaltet. Denn Tom Lüthi, der dem Spanier während des gesamten Rennens als einziger folgen, ihn aber nie überholen konnte, zog plötzlich mit viel Speedüberschuss vorbei und raubte Rabat den sicher geglaubten Sieg. Rabat griff sich an den Kopf bzw. an den Helm, die 101.000 Fans waren konsterniert. Selbst Lüthi konnte sein Glück im ersten Moment nicht fassen.

Rabat: Sieg ohne Wheelie

Des Rätsels Lösung war kein Verschalper bzw. kein Fehler Rabats, sondern der Mangel an Sprit. Rabat erklärte an der Siegerkonferenz: «Wegen der niedrigeren Temperaturen und des hohen Drucks hatte ich offenbar mehr Wheeliespin und damit auch mehr Verbrauch. Beim Wheelie auf der Zielgeraden zog der Motor etwas Luft und setzte kurz aus.»

Anders gesagt: Ohne Wheelie hätte Rabat gewonnen.

Richtig ärgern musste sich Rabat aber nicht: Mit seinen 346 Punkten stellt er einen neuen Rekord in der Moto2-Klasse auf, beeindruckt mit seinen elf Pole-Positions in achtzehn Rennen und der Tatsache, dass er vom ersten bis zum letzten Rennen die WM-Tabelle angeführt hat.

Schrötter in den Top 10

Der offene Kampf um Endrang 2 zwischen Mika Kallio und Maverick Viñales war rasch entschieden. Der Spanier und nächstjährige Suzuki-MotoGP-Pilot räumte den Finnen und sich selbst bereits in der zweiten Runde nach einem optimistischen Bremsmanöver ab.

Raketensarter Aegerter

Das Schweizer Duell der nächstjährigen Teamkollegen Tom Lüthi und Dominique Aegerter um Rang 4 entschied Lüthi mit seinem Sieg für sich. Aegerter hatte jedoch zu Beginn seinen Ruf als Raketensarter unter Beweis gestellt; er war noch vor Turn 1 aus der vierten Reihe auf Rang 3 vorgeprescht.

Marcel Schrötter schaffte dank Rang 8 die erhofften Top 10 der Gesamtwertung. Sandro Cortese verlor nach seinem Sturz kurz nach dem Start noch einen Platz und beendete die Saison auf Platz 9. ♦

Thomas Lüthi

Ein Sieg zum Abschied

Von MARKUS LEHNER

Der Schweizer Tom Lüthi bedankte sich zum Ende einer 13-jährigen Partnerschaft mit dem Team seines Managers und Mentors Daniel Epp mit einem Sieg.

Seit 2002 bilden der heute 28 Jahre alte Schweizer Tom Lüthi und sein Landsmann und Manager Daniel Epp ein erfolgreiches Tandem. Gemeinsam wurden 1 WM-Titel (125 ccm, 2006), 9 GP-Siege (5× 125 ccm, 4× Moto2) und total 37 Podestplätze erzielt. Jetzt geht diese Ära zu Ende. Epp zieht sich aus dem GP-Geschäft weitgehend zurück, Lüthi wird 2015 mit Landsmann Dominique Aegerter im Team des Schweizer Grossindustriellen Olivier Métraux un-

ter der Leitung von Fred Corninboeuf und mit Kalex-statt Suter-Bikes erneut um den Moto2-Titel fahren.

Lüthi: «Ideen ausgegangen»

Dass sich Lüthi beim Abschied nicht nur mit einem Podestplatz, sondern mit einem Sieg bedanken konnte, hatte er Rabat bzw. dessen Crew zu verdanken, die dem Weltmeister ein paar Tropfen Benzin zu wenig mit auf den Weg gegeben hatte. «Natürlich bin ich superhappy, dass ich mich bei Daniel und meinem Team so bedanken konnte. Zuerst dachte ich, das Rennen sei mit der roten Flagge abgebrochen worden. Aber ich habe dann rasch gemerkt, dass bei Tito was nicht stimmt. Vorher habe ich fünf Mal versucht, ihn auszubrem-



Tom Lüthi und Daniel Epp: 13 gemeinsame Grand-Prix-Jahre

sen, was nie ganz gelang. Allmählich gingen mir die Ideen aus, Tito fuhr absolut fehlerlos. Aber ich blieb dran, passieren kann immer was. Und so kam es dann auch. Natürlich nahm ich das Geschenk gerne an. 2015

wird Rabat wieder der Mann sein, den es zu schlagen gilt, er ist schnell, stark und vor allem brutal konstant. Doch jetzt geht's zuerst drei Tage nach Jerez, ich bin sehr gespannt, wie sich die Kalex anfühlt! ♦

Dominique Aegerter

«Bisher bester Start»

Technomag-carXpert-Pilot Dominique Aegerter verlor das Duell um den 4. WM-Gesamtrang gegen seinen nächstjährigen Teamkollegen Tom Lüthi, der in Valencia seinen zweiten Saisonsieg holte. «Klar wäre ich gerne Vierter geworden, aber es liefen einige Dinge nicht wie gewünscht. Bei der Kollision zwischen Viñales und Kallio habe ich einige Zehntel verloren, und Rabat und Lüthi haben natürlich nicht auf mich gewartet. Und als Morbidelli direkt vor mir gestürzt ist, habe ich das Vertrauen in die Front verloren. Ich konnte in den Bremszonen nicht mehr richtig angreifen. Aber ich habe wie immer alles

gegeben, ich kann mir nichts vorwerfen. Dafür habe ich wohl den besten Start meiner Karriere hingelegt, von Rang II in der vierten Reihe auf P3 noch vor der ersten Kurve, das war wohl nicht ganz so schlecht... » ♦ ML



Aegerter: «Alles gegeben»

Jonas Folger

Traum rasch vorbei

Nach dem 9. Rang in Sepang trumpfte Jonas Folger auch im Valencia-Training auf. Der siebte Startplatz direkt hinter seinem Kumpel Marcel Schrötter liess für das Rennen einiges erwarten, selbst die Top 10 der Gesamtwertung lagen noch in Reichweite. Doch schon nach zwei Kurven war der Traum vorbei. «In Turn 2 ist mir jemand ins Bike gekracht, ich musste durch den Kies und war 32. und Letzter», erzählte Folger, der danach mit einer sehenswerten Aufholjagd noch 19 Plätze gutmachte und als 13. immerhin

noch drei WM-Punkte holte. Doch für mehr als den 15. WM-Endrang – mit 17 Punkten Rückstand auf die Top 10 – reichte das nicht mehr. Folgers Fazit: «Ich muss 2015 in der Startphase unbedingt aggress-



Folger: Problem Startphase

Sandro Cortese

Kein schönes Ende

Der Valencia-GP nahm für den als WM-8. angereisten Sandro Cortese kein versöhnliches Ende. Vom 16. Startplatz startete er gut, krachte aber dann mit Syahrin zusammen, stürzte und schied aus. «Viel kann ich nicht sagen. Die Saison mit einem Crash zu beenden, ist frustrierend. Dennoch ein grosses Dankeschön an die Jungs, die immer ihr Maximum geben. Wir müssen nun diese schwierige Saison abhaken und an 2015 denken. Diese Woche stehen schon drei Testtage in Jerez an», erzählte Cortese.

Teamchef Jürgen Lingg ergänzte: «Sandro musste weit

hinten starten, das ging in die Hose. Das Ganze war bezeichnend für die Saison 2015, es gelingt einfach nix. Wir sind immer knapp davor, aber es soll am Ende nie sein. Ich bin froh, dass wir das jetzt alles abhaken können.» ♦ CEV/ML



Cortese, Lingg: «Abhaken»

Robin Mulhauser

Nahe an den Punkten

Erstmals hielt sich der Nummer-2-Pilot des Teams Technomag-carXpert lange in den WM-Punkterängen auf, am Ende fehlten ihm als Siebzehnter nur 1,5 sec auf P15. «Ich sah lange P14 auf meiner Boxentafel. Ich wollte diesen Platz unbedingt halten, um meiner Crew ein Geschenk zum Saisonende zu machen, insbesondere denjenigen, die 2015 nicht mehr dabei sein werden. Ich habe 200 Prozent gegeben. Aber als mich Louis Rossi überholt hat, konnte ich seine Pace nicht ganz halten. Und als von hinten ein Schnellzug namens Jonas Folger, der nach dem Start in den Kies

musste, herangerauscht kam, war es mit dem Punktetraum leider vorbei. Aber es war mein bisher bestes Rennen. Ich nehme das Positive mit und freue mich bereits auf 2015!» ♦ ML



Mulhauser: 1,5 sec fehlten

NACHRICHTEN

Kommt auch noch JiR hinzu?

Kalex Wenn Gino Rea auch noch keinen Vertrag mit Kalex unterschrieben hat, hat er doch bei Marc VDS das 2014er gekauft und wird so der 23. Kalex-Pilot in der Moto2-WM 2015. Doch damit hat der Run auf das deutsche Fabrikat noch kein Ende: Auch JiR-Besitzer Luca Montiron hat für Randy Krummencher nach Kalex-Material gefragt. Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel hat auch alle Hände voll zu tun: Er hat für seine bisherigen Teams je einen 2015er-Rahmen und eine 2015er-Schwinge für die Tests ab dieser Woche geliefert, dazu 2014er-Material für Technomag, Gresini und Ajo. Der deutsche Ingenieur wird den ganzen restlichen November in Spanien verbringen, um bei den Tests vor Ort zu sein.

Zwei Techniker können mitgehen

Thomas Lüthi Es war schon länger klar, dass der Schweizer bei der Fusion des Interwetten- und des carXpert-Technomag-Teams seine Crew nicht komplett behalten kann. Seine zwei wichtigsten Leute werden aber weiter mit dem Schweizer WM-Vierten in das neue Team mitkommen: Crewchief Alfred Willecke und Mechaniker Karinger. Lüthi hat sich am Samstagabend mit einem Abendessen von seiner langjährigen Crew mit einem Abendessen verabschiedet, nach dem Sieg gab es am Sonntag noch eine unerwartete zweite Abschiedsfeier. ♦ IP

KOMPAKT

»» **Tests** Während die MotoGP von Montag bis Mittwoch (10.-12. November) in Valencia testen, üben die Moto2- und Moto3-Teams am Mittwoch und Donnerstag (12./13. November) in Jerez, am 17./18. November in Valencia und am 26./27. November in Almeria.

»» **Team Ajo** Johan Zarco wird am Mittwoch bei den Tests in Jerez ein grosses Wiedersehen feiern: Das Kalex-Moto2-Team, das Aki Ajo für den Franzosen zusammengestellt hat, beinhaltet viele der Techniker, die mit ihm 2011 125er-Vizeweltmeister geworden sind. ♦ IP

Marcel Schrötter

Ziel erreicht



Schrötter: 10. Endrang und viele Hoffnungen auf das neue Bike

Dank Platz 8 sicherte sich Tech3-Pilot Marcel Schrötter einen Top-10-Endrang in der Moto2-WM 2014.

Mal punktete der 21 Jahre junge Marcel Schrötter in den 18 GP 2014 mit der Mistral 610 des französischen Tech3-Teams von IRTA-Präsident Hervé Poncharal. Eine stolze Bilanz, die mit total 80 WM-Punkten und dem 10. Endrang belohnt wurde. Schrötter sammelte mehr als doppelt so viele Punkte als im Vorjahr und verbesserte sich um sechs Plätze.

«Paket war nicht gut genug»

Beim WM-Finale in Valencia stellte Schrötter die Tech3-Moto auf Rang 6 in die zweite Startreihe und beendete das Rennen als guter Achter. «Ich habe damit zwar mein persönliches Saisonziel, die Top 10 in der WM-Gesamtwertung, erreicht, und im Qualifying am Samstag gelang mir so etwas wie die perfekte Runde. Aber unser Gesamtpaket war über die Renndistanz nicht gut genug, um noch weiter nach vorn zu kommen», erzählte Schrötter.

Randy Krummenacher

Pech klebt am Fuss

Das Pech scheint dem Schweizer Randy Krummenacher (24) dieses Jahr im wahrsten Sinne des Wortes am (Schalt-)Fuss zu kleben. Wegen Schaltproblemen schaffte er den erhofften Sprung in die Top 15 nicht und blieb auf seinen bescheidenen 24 WM-Punkten und dem 24. Endrang sitzen. «Ich habe mir den Abschied vom Ioda-Team anders vorgestellt», ärgerte sich der Suter-Pilot, der nächstes Jahr im Jir-Moto2-Team startet. «Ich bin vom 21. Rang aus gut gestartet, gewann sofort einige Plätze und kämpfte um die letzten Punkteränge mit. Dann erwischte ich beim Runterschalten vor Turn 12 aus unerfindlichen Gründen einen Leerlauf,

der im kommenden Jahr weiterhin für Tech3 in der Moto2-Klasse antritt und insgeheim wohl mit einem Aufstieg in die MotoGP-Abteilung desselben Teams liebäugelt.

«Unterhaltsames Rennen»

Schrötter sprach dennoch von einem unterhaltsamen Rennen: «Es gab in unserer Gruppe ständig Positionswechsel. Luis Salom, an dem ich mich in der Gesamtwertung orientierte, war aber heute für mich unerreichbar. Dass es dennoch für die Top 10 gereicht hat, freut mich natürlich umso mehr.»

Schrötter war aber nicht nur zufrieden: «Es gab oft schwierige Momente in diesem Jahr. Dass es uns auch in solchen Situationen gelungen ist, wertvolle Punkte zu holen, bewerte ich sehr positiv. Das spricht für die Arbeit des Teams, mit dem ich erst ein Jahr zusammen bin.»

Schrötter freut sich auf die 2015er-Version der Mistral 610: «Ich mache mir grosse Hoffnungen. Das Gesamtpaket kann noch besser werden. Mein Ziel für 2015 sind regelmässige Top-5-Klassierungen.» ♦ ML



Krummenacher: Leerlauf

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Antonelli kann Pole nicht halten. Miller schießt von P2 in Front, Márquez verliert von P3 startend einen Rang.

1. Runde: Miller führt vor Antonelli, Viñales, Márquez und Hanika und ist auf Titelkurs (Miller hätte jetzt 276 Punkte; Márquez 275). Die Deutschen Öttl und Grünwald auf P29 und 31.

2. Runde: Öttl draussen.

3. Runde: Miller führt, aber Márquez stösst auf P3 vor und ist auf Titelkurs (278 Punkte).

4. Runde: Miller verliert P1 an Viñales.

5. Runde: Miller auf P1 und wieder Champion, weil Márquez auf P4 zurückfällt (276:275 Pkte.).

6. Runde: Jetzt greift Márquez auf P3 wieder nach dem Titel.

8. Runde: Wieder fällt Márquez auf P4, wieder ist der Führende Miller Weltmeister.

9./10. Runde: Márquez zurück auf P3, dann aber nur noch P5.

13. Runde: Márquez mit P3 wieder auf Titelkurs.

14. Runde: Márquez auf P2 (nun 282 Punkte), hinter Miller (276).

15. Runde: Márquez nur noch P4, Miller wäre Champion.

16. Runde: Miller (271 Punkte) fällt auf P2 hinter Viñales, Márquez (275) auf P4 auf Titelkurs.

17. Runde: Márquez hinter Miller auf P3.

20. Runde: Miller nur noch P4 (264 Punkte), Márquez nur noch P7 – aber Champion (271).

21. Runde: Miller hinter Viñales auf P2, Márquez mit P3 auf Titelkurs. Grünwald auf P22.

23. Runde: Miller führt, aber Márquez auf P3 noch Champ.

24. Runde: Sieg Miller vor Viñales, aber Márquez reicht P3 zum Titel. ♦ WHJ

Qualifying

1. Antonelli	1:39,183
2. Miller	1:39,251
3. Márquez	1:39,556
4. Viñales	1:39,637
5. Rins	1:39,716
6. Hanika	1:39,731
7. Ajo	1:39,750
8. McPhee	1:39,775
9. Vázquez	1:39,869
10. Guevara	1:39,884
11. Kent	1:39,923
12. Kornfeil	1:39,969
13. Migno	1:40,018
14. Fenati	1:40,022
15. Masbou	1:40,038
16. Binder	1:40,045
17. Oliveira	1:40,053
18. Navarro	1:40,097
19. Tonucci	1:40,334
20. Bagnaia	1:40,379
21. Bastianini	1:40,412
22. Arenas	1:40,447
23. Iwema	1:40,780
24. Azmi	1:40,875
25. Rodrigo	1:40,950
26. Khairuddin	1:41,040
27. Ferrari	1:41,051
28. Grünwald	1:41,137
29. Danilo	1:41,336
30. Locatelli	1:41,378
31. Herrera	1:41,474
32. Öttl	1:41,671
33. Deroue	1:41,701
34. Ramos	1:42,209

GRAND PRIX VON VALENCIA – Moto3 / Resultate

Valencia (E): 9. November 2014; 18. Lauf zur Weltmeisterschaft; 96,12 km über 24 Runden à 4,005 km; 34 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 16 Grad, Asphalt: 18 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Jack Miller (AUS)	KTM	24	40:10,983	1:39,482	25
2. Isaac Viñales (E)	KTM	24	+0,155	1:39,802	20
3. Alex Márquez (E)	Honda	24	+0,955	1:39,537	16
4. Danny Kent (GB)	Husqvarna	24	+1,572	1:39,723	13
5. Alex Rins (E)	Honda	24	+2,251	1:39,771	11
6. Efrén Vázquez (E)	Honda	24	+2,508	1:39,400	10
7. Niccolò Antonelli (I)	KTM	24	+3,620	1:39,794	9
8. Miguel Oliveira (P)	Mahindra	24	+4,216	1:39,767	8
9. Brad Binder (ZA)	Mahindra	24	+4,248	1:39,831	7
10. Karel Hanika (CZ)	KTM	24	+4,363	1:39,911	6
11. Enea Bastianini (I)	KTM	24	+5,462	1:39,689	5
12. Alexis Masbou (F)	Honda	24	+5,780	1:39,918	4
13. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	24	+5,959	1:39,990	3
14. Romano Fenati (I)	KTM	24	+6,209	1:39,819	2
15. Juanfran Guevara (E)	Kalex-KTM	24	+6,726	1:39,573	1
16. Francesco Bagnaia (I)	KTM	24	+11,775	1:39,742	–
17. John McPhee (GB)	Honda	24	+16,663	1:39,587	–
18. Andrea Migno (I)	Mahindra	24	+24,919	1:40,035	–
19. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Honda	24	+28,038	1:40,648	–
20. Jasper Iwema (NL)	Mahindra	24	+28,404	1:40,968	–
21. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	24	+28,490	1:40,625	–
22. Luca Grünwald (D)	Kalex-KTM	24	+40,773	1:40,633	–
23. Hafiq Azmi (MAL)	KTM	24	+40,784	1:40,893	–
24. Gabriel Ramos (YV)	Kalex-KTM	24	+49,329	1:41,109	–
25. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	24	+49,355	1:41,228	–
26. Andrea Locatelli (I)	Mahindra	24	+52,862	1:41,713	–
27. Maria Herrera (E)	Honda	24	+52,879	1:41,584	–
28. Albert Arenas (E)	KTM	24	+1:29,792	1:41,540	–

Nicht klassiert:

– Niklas Ajo (FIN)	Husqvarna	20	+4 Rdn.	1:39,809	–
– Jorge Navarro (E)	Kalex-KTM	9	+15 Rdn.	1:39,858	–
– Scott Deroue (NL)	KTM	8	+16 Rdn.	1:43,126	–
– Jules Danilo (F)	Mahindra	7	+17 Rdn.	1:40,805	–
– Gabriel Rodrigo (RA)	KTM	1	+23 Rdn.	–	–
– Philipp Öttl (D)	Kalex-KTM	1	+23 Rdn.	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 143,5 km/h

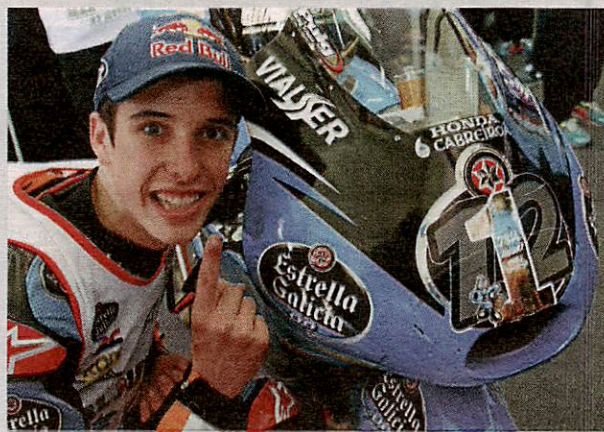
Schnellste Runde: Vázquez, Runde 7 in 1:39,400 min (=145,0 km/h; Rekord)
Internet: www.motogp.com

WM-Endstand Fahrer

1. Márquez	278	14. Antonelli	68
2. Miller	276	15. Ajo	52
3. Rins	237	16. Bagnaia	50
4. Vázquez	222	17. Guevara	46
5. Fenati	176	Ferner:	
6. Masbou	164	24. Öttl	10
7. Viñales	141		
8. Kent	129		
9. Bastianini	127		
10. Oliveira	110		
11. Binder	109		
12. Kornfeil	97		
13. McPhee	77		

WM-Endstand Konstrukteure

1. KTM	384 (10 Siege)
2. Honda	384 (8 Siege)
3. Mahindra	168
4. Husqvarna	156
5. Kalex-KTM	62
6. FTR-KTM	4



Die neue Nummer 1: Alex Márquez, Moto3-Weltmeister 2014

Grand Prix von Valencia - Moto3

Sensationell, diese Brüder

em Spanier Alex Márquez
eichte beim Saisonfinale
Valencia Rang 3 zur Ver-
wirklichung eines Traumes:
r krönte sich vor eigenem
ublikum zum Moto3-Welt-
meister. Sein australischer
erausforderer Jack Miller
at trotz des Grand-Prix-
leges das Nachsehen.

Ein wirklich unglaublich schönes Erlebnis, hier Weltmeister werden zu dürfen. Hier, vor meinen Landsleuten, meinen Fans. Für mich ist ein Traumjahr geworden», meinte Alex Márquez nach seiner Triumphfahrt hinauf auf den Thron des Moto3-Weltmeisters. Ein anderer Champion freute sich aber doch fast mehr. Marc Márquez, der amtierende, jüngste MotoGP-Doppelweltmeister in der Geschichte der Motorrad-WM, belächelte mit seinem kleinen Bruder: «Als ich Alex oben auf dem Podest habe stehen sehen, als Weltmeister, da war ich überglücklich!» Zwei Brüder, zwei Weltmeister – das gab es bisher noch nie, geschweige denn im selben Jahr.

Aber der Titelkampf zwischen Alex Márquez und seinem Herausforderer Jack Miller war im letzten Lauf in Valencia ein Krimi bis zum letzten Meter. 9 der 24 Runden lag Miller auf Weltmeisterkurs. Der Australier erfüllte die Vorgabe und legte – alles andere lag nicht in seiner Macht. Márquez zog nach: Der Spanier musste im

Fall eines Miller-Sieges einen Podestplatz erreichen. Beinahe wäre das auch missglückt: Der Brite Danny Kent hatte sich den drittplatzierten Márquez vor der letzten Kurve noch zurecht gelegt, aber dann sprang der letzte Gang seiner KTM heraus.

Es musste so kommen

Entsprechend war die Stimmung bei Sieger Miller, der damit den Titel verloren hatte: «Ich bin total enttäuscht. Denn ich und auch mein Team, wir haben alles gegeben. Ich habe die Vorgabe erfüllt, ich habe hier gewonnen.» Lob gab es von Teamchef Aki Ajo, der in den Jahren zuvor schon Weltmeistertitel gefeiert hatte (2008 mit Mike di Meglio/F und 2010 mit Marc Márquez/E, jeweils in der Klasse 125GP, sowie 2012 mit Sandro Cortese/D als erstem Moto3-Champ): «Es sollte trotz Jacks sensationeller Leistung nicht sein.»

Hersteller KTM pushte Miller zum Sieg. Für Valencia gab es ein neues Getriebe mit kürzerer Schaltzeit. Alles legitim, sagte KTM-Sportleiter Pit Beirer dazu. Auch er hat eine Meinung zum verlorenen Titelkampf: «Als Jack im Sommer über seine Zukunft in der MotoGP verhandelte, fehlte ihm die Konzentration für die Moto3. Erst als er den MotoGP-Vertrag hatte, hatten wir den alten Jack wieder.» Das hatte auch MSa befürchtet (Heft 30/2014). ♦ WHJ/IP

Luca Grünwald

Wie gehabt



«Nur» ein Kampf um Positionen: Grünwald (l.) vor Azmi

Luca Grünwald blieb in seiner ersten und vorerst letzten Moto3-Weltmeisterschaft punktlos. Die Ereignisse beim Finale in Valencia passten ins Bild der Saison 2014:

«Das Glück war nicht auf meiner Seite – wieder einmal», meinte Luca Grünwald nach der Zielflagge und Rang 22. Pech hatte der (seit gestern Montag) 20-jährige Deutsche schon beim Start: «Ich wollte die Launch Control aktivieren, was aber beim ersten Drücken nicht funktionierte. Beim zweiten Versuch leuchtete am Dashboard das Signal dafür auf, aber gleichzeitig war auch der Speed Limiter für die Pit Lane aktiviert. Vor dem Wegfahren musste ich den Gang normal einlegen, und bis ich endlich in Fahrt gekommen war, waren die anderen längst alle weg.»

Auch Cheftechniker Jochen Kiefer vom gleichnamigen Team haderte: «Ohne das Missgeschick von Luca hätte das Rennen heute anders aus-

gehen können. Schade, dass es in diesem Jahr mit Punkten nicht geklappt hat.»

Die Zukunft bleibt offen

Grünwald muss sich nach dieser ernüchternden WM umorientieren. Das Kapitel Weltmeisterschaft ist für ihn nach 23 Grand Prix (sieben davon mit Wildcard zwischen 2001 und 2013) vorerst abgeschlossen. Ziel ist es, über die spanische Moto3-Meisterschaft zurück in die WM zu kommen. «Aber ein Angebot aus Spanien ist einfach nicht finanzierbar», sagt der Deutsche über seine derzeitigen Aussichten. Klappt es mit dem Spanien-Umweg nicht, dann schaut sich Grünwald nach einem Platz in der Heimat um: «Die IDM-Supersport ist auch eine Möglichkeit.»

Aber Grünwald hat noch eine andere «Baustelle». Sein Rücken schmerzte auch in Valencia wieder. Ein angeborener Wirbelsäulendefekt machte sich 2014 öfter bemerkbar, wenn Grünwald auf dem Motorrad sass. ♦ WHJ/IP

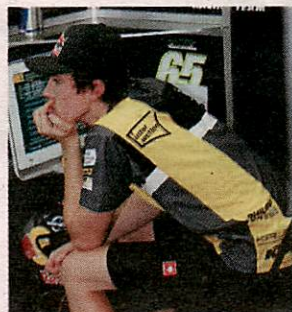
Philipp Öttl

Mal abschalten

Das Saisonfinale der Moto3-Weltmeisterschaft in Valencia hatte sich Philipp Öttl ganz anders vorgestellt. «Das Wochenende war generell schlecht», sagte der 18-jährige Deutsche kurz und knapp. In der Qualifikation reichte es nur für Position 32 – von weiter hinten war Öttl dieses Jahr nur in Aragón (E/P34) und Motegi (J/33) gestartet. Beim 18. und letzten WM-Lauf war dann früh Feierabend: «In Runde 2 lag das Motorrad vom Gabriel Rodrigo plötzlich vor mir auf der Strecke. Ich fuhr rein, hatte keine Chance.»

Seine zweite WM war ein Rückschritt. Endrang 24 mit nur zehn Punkten – im Jahr zuvor hatte es zu WM-Rang 18 und 34

Zählern gereicht. «Ich muss jetzt wieder runterkommen und während der Wintermonate mal was anderes machen als Motorradfahren. Ich muss wieder meinen Grundsport finden», sagt Öttl. ♦ WHJ/IP



Öttl: Frühzeitig Feierabend

NACHRICHTEN Kiefer Racing 2015 mit drei Piloten

Kiefer Racing Team Bereits in Motegi wurde das deutsche Team von Honda kontaktiert, weil GP-Sieger Efrén Vázquez ohne Team war, nachdem beim Racing Team Germany John McPhee und Alexis Masbou unterschrieben hatten. Kiefer Racing hatte aber mit Danny Kent und dem Japaner Hiroki Ono ebenfalls zwei Piloten. Für Vázquez hat Kiefer nun einen dritten Moto3-Startplatz bekommen, und am Sonntag unterschrieb der Spanier seinen Vertrag. Nun bekommt das Team für die je zwei Testtage in Valencia (17.–18. November) und Almería (26.–27. November) ein 2014er-Chassis des Monlau-Teams und einen 2015er-Motor von Honda für Kent und Vázquez. Ono wird erst bei den IRTA-Tests in Februar dabei sein.

Gustl Aunger Coach von Karel Hanika

Ajo-KTM Gustl Aunger sollte in Valencia herausfinden, wieso KTM-Werksfahrer Karel Hanika in dieser Saison hinter den Erwartungen blieb. In langen Gesprächen mit Hanika hat Aunger herausgefunden, dass es ihm einfach an Selbstbewusstsein fehlt und er auf der Piste ungewohnte Fehler macht. Auch in der Box fühlte sich der 17-jährige Tscheche im Schatten von WM-Favorit Jack Miller. Hanika bekommt 2015 eine neue Chance im KTM-Werksteam. Aunger: «Ich bin überzeugt, dass er es 2015 schafft. Die meisten Rookies-Cup-Sieger brauchen einfach eine gewisse Eingewöhnungsfrist in der WM.» ♦ IP/PP

KOMPAKT

»» Racing Team Germany Teamchef Dirk Heidolf hat sich gegen die Teilnahme bei den Tests in Jerez am Mittwoch und Donnerstag dieser Woche entschieden, dafür werden Alexis Masbou und John McPhee am Finallauf der spanischen Meisterschaft am nächsten Wochenende in Valencia teilnehmen und dort ein Testprogramm durchziehen.

»» Alex Márquez Zur Belohnung für den WM-Titel wurde dem Spanier von Honda ein MotoGP-Test versprochen. ♦ IP



»» Tuchfühlung: Miller auf Siegfahrt, aber Márquez (12) passt auf



Marc Márquez: Bruderliebe



Miller: Ein enttäuschter Sieger

Saisonstatistik 2014

Gut Ding brauchte seine Weile

SUPERBIKE-WM / Saisonstatistik 2014



Fahrer	Team/Motorrad	Rennen	gefahren	gewertet	gepunktet	Quali-Position	Quali	Punkte	gesamt pro Rennen	Phillip Island (AUS)	Aragón (E)	Assen (NL)	Imola (I)	Donington (GB)	Sepang (MAL)	Misano (I)	Portimão (P)	Laguna Seca (USA)	Jerez (E)	Magny-Cours (F)	Losail (KAT)
1. Sylvain Guintoli (F)	Aprilia Racing	24	24	24	3.3	416	17.3	3/1	6/4	1/9	5/3	7/3	2/2	5/4	2/7	2/2	2/2	2/2	1/2	1/1	
2. Tom Sykes (GB)	Kawasaki World Superbike	24	23	23	3.1	410	17.1	7/3	1/1	2/4	3/5	1/1	NC/3	1/1	1/8	3/1	5/3	4/4	3/3		
3. Jonathan Rea (GB)	Pata Honda	24	23	23	6.3	334	13.9	6/5	3/5	3/1	1/1	6/6	6/6	7/5	5/1	6/3	4/5	3/NC	4/4		
4. Marco Melandri (I)	Aprilia Racing	24	22	21	4.9	333	13.9	2/8	11/3	6/6	6/11	4/17	1/1	3/3	4/NC	1/NC	1/1	2/1	8/4		
5. Loris Baz (F)	Kawasaki World Superbike	24	22	22	4.7	311	13	5/2	2/2	4/7	4/4	2/2	NC/5	2/2	3/6	9/6	NC/7	5/7	2/1		
6. Chaz Davies (GB)	Ducati Corse	23	19	19	6.7	215	9.3	8/7	4/NC	7/8	2/2	5/5	4/8	4/NC	18/3	NC/NS	3/4	NC/9	7/5		
7. Leon Haslam (GB)	Pata Honda	24	23	23	8.9	187	7.8	NC/6	9/8	8/5	10/8	8/7	7/11	10/12	11/5	7/7	7/8	6/3	11/1		
8. Davide Giugliano (I)	Ducati Corse	24	23	23	3.2	181	7.5	4/4	8/7	NC/3	NC/6	NC/4	8/10	8/9	7/2	4/NC	NC/NC	7/NC	5/8		
9. Toni Elias (E)	Aprilia Red Devils	24	19	19	10.8	171	7.1	NC/9	7/9	5/NC	9/7	9/8	5/4	6/6	NC/10	5/5	8/10	NC/NC	6/4		
10. Eugene Laverty (GB)	Suzuki Crescent	24	17	17	7.6	161	6.7	1/NC	5/6	NC/NC	7/9	NC/13	3/7	9/7	8/9	NC/4	6/6	19/NC	9/1		
11. Alex Lowes (GB)	Suzuki Crescent	23	16	16	9.1	139	6.0	NC/13	10/NC	9/2	8/10	3/9	NC/9	NC/8	6/4	8/NS	NC/9	NC/NC	10/5		
12. David Salom (E)	Kawasaki World Superbike	22	21	20	13.5	103	4.7	9/10	13/10	12/15	12/13	10/10	9/13	11/10	9/17	10/8	9/NC	NS/NS	13/1		
13. Niccolò Canepa (I)	Ducati Althea	24	19	17	12.1	73	3.0	10/11	NC/11	10/10	NC/NC	11/11	NC/15	12/16	13/18	11/NC	14/15	11/10	12/1		
14. Jeremy Guarnoni (F)	Kawasaki MRS	24	19	15	19.3	45	1.9	14/16	14/NC	15/NC	14/16	13/14	11/14	16/NC	12/13	14/11	11/13	12/NC	16/1		
15. Sylvain Barrier (F)	BMW Italia	12	13	13	12.8	40	3.3							15/11	10/11	12/NS	10/11	10/NC	14/1		
16. Leon Camier (GB)	MV Agusta/BMW Italia	10	9	9	14.2	37	3.7		12/12	13/NC	11/12		10/12			15/10					
17. Claudio Corti (I)	MV Agusta	19	12	9	16.5	27	1.4	13/18	NC/NC	14/NC	18/NC	15/12	NC/NS	13/17	NS/NS		15/NC	13/8	NC/1		
18. Sheridan Morais (RSA)	Kawasaki Grillini	22	16	8	17.9	24	1.1	15/14	15/13	16/13	17/NC	19/16	NC/17	NC/NC	NC/12	20/13	13/12	17/NC			
19. Alex Andreozzi (I)	Kawasaki Pedercini	24	17	10	18.8	22	0.9	NC/17	19/16	17/NC	15/17	14/15	12/NC	NC/15	15/16	16/9	12/NC	NC/NS	NC/1		
20. Fabien Foret (F)	Kawasaki Mahi	16	9	7	19.6	20	1.3	12/12	NC/15	NS/NC	16/15	12/18	NC/NC	NC/NS	NC			15/11			
21. Lorenzo Lanzi (I)	Ducati 3C	2	2	2	15	19	9.5												8/5		
22. Bryan Staring (AUS)	Kawasaki Pedercini	14	11	8	18.6	18	1.3						13/16	18/18	NC/14	13/12	NC/NS	14/NC	15/1		
23. Max Neukirchner (D)	Ducati 3C	2	2	2	12	17	8.5											9/6			
24. Luca Scassa (I)	Kawasaki Pedercini	6	6	5	20.75	16	2.7		16/14	11/12	13/14										
25. Gábor Rizmayer (H)	BMW Toth	9	7	3	23.2	7	0.8									17/19	17/15	16/14	NC/12	NC/1	
26. Glenn Allerton (AUS)	BMW	2	2	2	19	6	3	11/15													
27. Kervin Bos (NL)	Honda	2	2	1	24	5	2.5			18/11											
28. Imre Tóth (H)	BMW Toth	18	17	2	23.3	5	0.3	16/19	18/17	20/16	20/19	18/20	14/18					18/NC	20/13	18/1	
29. Ivan Goi (I)	Ducati Barni	3	2	2	15	5	1.6				NC/NS				14/13						
30. Riccardo Russo (I)	Kawasaki Pedercini	4	4	3	20	5	1.3								17/14	14/15					
31. Larry Pegram (USA)	EBR	2	1	1	21	2	1										NC/14				
32. Michel Fabrizio (I)	Kawasaki Grillini	6	1	1	20	2	0.3		NC/NC	NC/14	NC/NC										
33. Romain Lanusse (AUS)	Kawasaki Pedercini	4	3	1	20.5	1	0.3					16/19	15/NC								
Matteo Baiocco (I)	Ducati Barni	1			14										NC/NS						
Alex Cudlin (AUS)	Kawasaki Pedercini	2	1		16															NC/1	
Xavi Fores (E)	Ducati 3C	2			11															NC/NC	
Geoff May (USA)	EBR	17	9		23.5				NC/20	19/NS	NS/18				NC/NC	NC/NC	18/16	17/NC	18/NC	17/1	
Nicolas Salchaud (F)	MV Agusta Dream Team	2	1		28														16/NC		
Péter Sebestyén (H)	BMW Toth	12	6		23.6				18/20	NC/NS	19/NC		NC/19	19/19	NC/NS	NC/NS					
Chris Ulrich (USA)	Honda Geico	2	2		24												17/19				
Aaron Yates (USA)	EBR	21	9		23.7				17/20	17/19	NC/NS	NC/NC	17/NC	16/20	NC/NS	16/NC	NC/NS	NC/16	NC/NC	NC/1	

Meiste Pole-Positions

1. Tom Sykes	5
2. Davide Giugliano	2
Sylvain Guintoli	2
Loris Baz	2
3. Jonathan Rea	1

Bester Startplatz

1. Tom Sykes	Pole-Position (5)
2. Davide Giugliano	Pole-Position (2)
Loris Baz	Pole-Position (2)
Sylvain Guintoli	Pole-Position (2)
5. Jonathan Rea	Pole-Position (1)
6. Leon Haslam	2. Startplatz (1)
7. Marco Melandri	3. Startplatz (2)
Chaz Davies	3. Startplatz (2)
9. Eugene Laverty	4. Startplatz (1)

Meiste Siege (Fahrer)

1. Tom Sykes	8
2. Marco Melandri	6
3. Sylvain Guintoli	5
4. Jonathan Rea	4
5. Eugene Laverty	1

Meiste Siege (Teams)

1. Aprilia Racing	11
2. Kawasaki World Superbike	8
3. Pata Honda	4
4. Crescent Suzuki	1

Schnellste Rennrunden (Fahrer)

1. Sylvain Guintoli	6
2. Tom Sykes	4
3. Chaz Davies	3
Davide Giugliano	3
Marco Melandri	3
6. Jonathan Rea	2
Alex Lowes	2
8. Loris Baz	1

Schnellste Rennrunden (Teams)

1. Aprilia Racing	9
2. Ducati Corse	6
3. Kawasaki World Superbike	5
4. Pata Honda	2
Crescent Suzuki	2

Podestplätze Fahrer

1. Tom Sykes	16 (8/1/7)
2. Sylvain Guintoli	16 (5/8/3)
3. Marco Melandri	11 (6/2/3)
4. Jonathan Rea	9 (4/1/4)
5. Loris Baz	9 (-/8/1)
6. Chaz Davies	4 (-/2/2)
7. Davide Giugliano	2 (-/1/1)
8. Alex Lowes	2 (-/1/1)
9. Eugene Laverty	2 (1/-/1)
10. Leon Haslam	1 (-/-/1)

Podestplätze Teams

1. Aprilia Racing	27 (11/10/6)
2. Kawasaki World SBK	25 (8/9/8)
3. Pata Honda	10 (4/1/5)
4. Suzuki Fixi Crescent	4 (1/1/2)
5. Ducati Corse	6 (-/3/3)

WM-Stand Hersteller

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

WM-Stand Teams

1. Aprilia Racing	749
2. Kawasaki World Superbike	735
3. Pata Honda	521
4. Ducati Corse	396
5. Suzuki Fixi Crescent	300
6. Aprilia Red Devils	171
7. BMW Italia	76
8. Ducati Althea	73
9. Kawasaki Pedercini	50
10. Kawasaki MRS	45
11. Kawasaki Grillini	44
12. MV Agusta	34
13. Kawasaki Mahi	14



Sylvain Guintoli: Starkes Fini

Superbike-WM

Vollstes Startfeld für 2015



Leon Haslam: Aprilia-Debüt am 17. November in Aragón

JOHANNES ORASCHE

die völlig neue Evo-Eins-Formel darf sich Pro-Dorna über reges Interesse freuen. Bis auf Honda bleiben alle Hersteller erhalten.

angene Woche wurden ummelbar nach dem WM-Finale die Deals von Meister Sylvain Guintoli bei Honda und Jonathan Rea bei Kawasaki publik gemacht.

Bei Ducati wird es neben beiden Panigale-Piloten Chaz Davies und Davide Giugliano zwei weiteren Piloten im Team geben – mit dem spanischen Umsteiger Nico Terol und Matteo Baiocco. Auch Barone kommt Werksmaterial, aber wohl nur mit Leandro Pado angetreten.

Die Pille für Salom

Der spanische Evo-Weltmeister David Salom hat der Tiroler wenig gebracht. Er könnte zum Team Pedercini zurückkehren und damit weiter bei einer Kawasaki sitzen. Doch wichtig ist das keiner. Im nächsten Team werden 2015 Johnstone und Tom Sykes antreten. Drei Fahrer gibt es weiterhin bei Honda in der Ten-Karuppe mit Guintoli und Mirvan van der Mark, genauso bei Crescent Suzuki mit Rindling Randy de Puniet und Lowes. Auch Markenmeister Aprilia wird künft-

zig zwei RSV4-Bikes in der neuen Formel haben. Eine wird von Leon Haslam gesteuert. Auf den zweiten Sitz neben dem Briten haben Jordi Torres aus der Moto2-WM und Fabio Masei gute Chancen.

MV Agusta grübelt noch

Bei MV Agusta wird demnächst entschieden, wie das Line-up für die Superbike-WM aussehen soll. Claudio Corti hätte einen Vertrag, der Italiener hat seine Landsleute aber bisher alles andere als begeistert. Die neue F4, die auf der EICMA vorgestellt wurde, soll noch mehr Power bieten, die wegen der neuen Regeln mit weniger Tuning dringend notwendig ist. Offen ist auch, ob AMG bei der Strategie im Rennsport mitreden wird.

Bei EBR läuft der Vertrag von Eric Buell mit dem indischen Partner Hero über drei Jahre – die Deals mit Geoff May und dem verletzten Aaron Yates sind ausgelaufen. May könnte jedoch bleiben. 2015 wird man mit einer völlig neuen Struktur einen neuen Anlauf wagen. Bei den Tests im November ist EBR noch nicht eingebucht.

Genauso wie die neue BMW-Kunden-Truppe von Troy Corser (siehe S. 21). Das Toth-Team könnte sich doch in der Serie halten. Bei BMW Italia ist Sylvain Barrier gesetzt.

Fix ist auch: Bei Althea fahren Luca Salvadori und Raffaele De Rosa 2015 im Superstock-Team eine Panigale 1199. ♦ JO



C. Corti

IDM Superbike

Damian Cudlin fix auf der neuen Yamaha R1

Hinter vorgehaltener Hand wurde längst gemunkelt, jetzt ist es Tatsache. Damian Cudlin hat bei Yamaha Motor Deutschland für 2015 unterschrieben. Er wird die nagelneue YZF-R1M fahren, die schon vor dem Start in den höchsten Tönen gelobt wird. Für Cudlin ist es ein Aufatmen. In der Vergangenheit erhielt er Engagements oft in letzter Sekunde, da er zuvor finanziell zu hoch pokerte. 2014 pendelte der Australier zwischen der IDM Superbike, wo er im Weber-Diener-Team auf dem Nürburgring den ersten Kawasaki-Sieg nach sechs Jahren einfuhr, und der Langstrecken-WM. Cudlin war lange geneigt, bei Weber-Diener zu bleiben, befand aber das Angebot von Yamaha-Teamchef Michael

Galinski als «zu gut», um es abzulehnen. «Ausserdem habe ich immer den Siegeswillen von Galinski geschätzt», sagt der 32-Jährige. Klar ist, dass mit dem neuen Motorrad um den Titel gekämpft werden soll. Erste Testfahrten sind für Februar geplant. Bis dahin überwintert Cudlin zu Hause in Australien.

Yamaha Deutschland plant für 2015 nicht nur mit einem Fahrer. Platz hat es für zwei. Der bisherige schnelle, aber nicht sattefeste Matej Smrz würde nur zu gern wieder zur Stammbesetzung zählen. «Es ist nicht meine Entscheidung», weiss der Tscheche. Er hat noch andere Optionen. Wilbers-BMW hat Interesse an ihm. Galinski würde auch einem Nachwuchsfahrer Chancen geben. ♦ AWI



Damian Cudlin soll für Yamaha die Titel-Durststrecke beenden

IDM Superbike

Entscheidung vertagt

3C-Racing-Teamchef Karsten Jerschke wollte letzte Woche entscheiden, welche Fahrer er für 2015 verpflichtet, vor allem, in welcher Serie. Nun wartet er noch den Besuch von Ernesto Marinelli, dem Ducati-Superbike-Projektmanager aus Italien, diese Woche ab. Xavi Forés, der auf der 1199 Panigale R die IDM gewann und unbedingt aufsteigen will, ist in der WM schon bei Aprilia vorstellig geworden. Bei 3C stand letzte Wo-

che eine weitere IDM-Saison, verbunden mit Wildcard-WM-Einsätzen, zur Debatte. «2014 hatten wir einen einzigen», so IDM-Vize Max Neukirchner. Er hatte sich mehr erhofft. Der 31-jährige Sachse will endgültig in die WM zurück. «Ich bin noch jung und absolut fit. Wenn ich nicht bald den Schritt mache, gerate ich in Vergessenheit. Es könnte auch sein, dass ich derjenige bin, der hier eine Entscheidung trifft.» ♦ AWI



Ducati-Markenbotschafter Max Neukirchner will nicht warten

NACHRICHTEN

Kalender soll am 18. November kommen

Superbike-WM Der Promoter will den WM-Kalender für 2015 am 18. November präsentieren. Es zeichnet sich bereits ab: Moskau dürfte 2015 erneut fehlen – auch Chile und Welkom wackeln. Dafür soll Doha für fünf weitere Jahre das WM-Finale austragen. Den Auftakt bildet wieder Australien. Man spricht von total 14 Events.

Neue US-Serie heisst «Road America»

US-Superbike Die Serie wird von Wayne Rainey und Ex-Roberts-Teammanager Chuck Askland aufgezogen. Der Start erfolgt im April 2015 in Austin/Texas. In der Endversion sollen es neun Events sein. Die «Road America Racing Series» wird in Texas und Indy Support-Event zur MotoGP; genauso in Laguna Seca als Ergänzung zur SBK, wo am Wochenende des 19. Juli gefahren wird.

Kerschbaumer greift in höherer Klasse an

IDM Superstock Stefan Kerschbaumer, Dritter der Supersport-Klasse 2014, plant den Aufstieg. Ins Team von Fast Bike Langenscheidt ist er nicht mehr eingebunden. Der 25-jährige Österreicher aus der Nähe von Graz versucht, das Projekt auf privater Basis zu stemmen. ♦ JO/AWI

KOMPAKT

Superbike-WM BMW, Aprilia und MV Agusta haben auf der EICMA in Mailand ihre Updates der 1000er-Basisbikes für 2015 präsentiert.

Superbike-WM BMW feiert am 22. November in München die Sieger der weltweiten BMW-Race-Trophy, bei der IDM-Pilot Markus Reiterberger voraussichtlich den Gesamtsieg holt.

IDM Superbike Michael Ranseder, bis zu seinem vorzeitigen Saisonende bei Honda Holzhauser in der IDM Superbike beschäftigt, bleibt bei der Fahrerwahl 2015 im Rennen. Es gebe einige Angebote. Der Österreicher überlegt sich auch, eventuell in der spanischen Meisterschaft anzutreten. ♦ JO/AWI

International Six Days Enduro San Joan

Franzosen wieder Sieger

Von ROBERT PAIRAN

Das Team aus Frankreich gewann im argentinischen San Joan zum dritten Mal hintereinander die Six-Days-Enduro-Team-WM.

Am Ende konnten die Franzosen den Trophy-Titel ebenso verteidigen wie die australischen Damen. Die US-Junioren holten sich nach 2006 (damals noch mit dem diese Saison tödlich verunglückten Kurt Caselli) erstmals wieder die Junior-Trophy. Und Deutschland belegte sensationell gleich dreimal den vierten Platz.

1. Tag: Franzosen gleich vorne

Erwartungsgemäss übernahmen die Franzosen gleich die Führung in der Trophy-Mannschaft. Direkt dahinter USA und Australien. Diese beiden Teams verloren aber schon jeweils einen Fahrer und konnten sich somit keine Fehler mehr leisten. Das deutsche Trophyteam war mit Rang 5 gut gestartet. Der deutsche Meister Dennis Schröter wuchs über sich hinaus und belegte Rang 5 in der E3-Klasse. In der Junior-Trophy übernahm Australien vor Frankreich, die Deutschen landeten auf dem sechsten Rang.

2. Tag: Schröter stürzt schwer

Die USA-Trophy Mannschaft verlor nach einem Sturz von

Mullins wertvolle Zeit und rutschte auf Platz 5 zurück, weil es mit fünf Fahrern am Start kein Streichergebnis mehr gibt. Aber in der Junior-Trophy kletterten die Nordamerikaner von Platz 4 auf 2, nur eine halbe Minute hinter den Australiern. Nach dem heftigen Sturz von Schröter wurde Edward Hübner bester Deutscher. Wie die anderen El-Fahrer litt er im tiefen Sand unter dem Hubraumnachteil.

3. Tag: Grosse Hitze und Staub

Die Hitze und noch mehr der Staub fordern ihre Opfer: Insgesamt fallen 111 Fahrer an diesem Tag aus! US-Boy Taylor Robert kassierte neun Strafinuten, weil er auf der Strecke schrauben musste, das Team rutschte trotzdem auf Rang 2 vor, denn die Australier verloren gleich zwei weitere Fahrer. Dadurch kam Deutschland auf Platz 4.

Marcus Kehr musste am Abend den Kolben des Zweitakters seiner Sherco wechseln und kassierte 25 Strafinuten. Bei den Junioren übernahmen die USA die Führung von den Australiern, die nun auch bei den Junioren einen Fahrer verloren.

4. Tag: Deutsche rücken vor

Der Spanier Jonathan Barragan verlor nach einem technischen Defekt 23 Minuten und brachte die Deutschen in Schlagdistanz zu den Drittplatzierten. Ein

Chilene vom Junior-Trophy-Team wurde erwischt, als er illegal auf der Strecke die Kuppelung wechselte. Weil schon am Vortag ein Fahrer ausgefallen war, rutschte dieses Team nach der Disqualifikation auf Platz 6 hinter die Deutschen.

5. Tag: Vorentscheidung

Vor allen Dingen für die französische Trophy-Equipe ging es darum, den Vorsprung ins Ziel zu bringen, doch Fabien Planet steuerte seine waidwunde Sherco mit Verspätung ins Ziel. Die USA gewannen zwar erneut die Tageswertung, konnten jedoch nicht allzu viele Minuten abknabbern. Bei den Junioren kämpfte sich Frankreich an den Schweden vorbei auf den zweiten Platz.

6. Tag: Frankreich rettet Sieg

Der Abstand der Franzosen war zu gross, als dass die US-Boys noch herangekommen wären. Dafür konnten sie bei den Junioren von den Franzosen nicht mehr eingeholt werden. Das deutsche Team profitierte davon, dass mit Kevin Olsen der zweite schwedische Fahrer ausfiel und die Mannschaft auf den vierten Platz vorrutschte. Das deutsche Clubteam verlor seinen dritten Platz, weil das Motorrad von Sven Marker nicht mehr ansprang und er die Startlinie nur noch schiebend passieren konnte.



Schnellster Fahrer in Argentinien Sand: Pierre-Alexandre Renet

INTERNATIONAL SIX DAYS ENDURO / Resultate

San Joan (RA): 3. bis 8. Oktober 2014; Wetter/Piste: sonnig, warm, 26 Grad/staubig
Trophy (12 Teams gewertet): 1. Frankreich (Marc Bourgeois, Christophe Nambotin, Pierre-Alexandre Renet, Jeremy Tarroux, Fabien Planet), 19:33:21,56 Stunden; 2. USA (Michael Brown, Thaddeus Duvall, Taylor Robert, Charles Mullins, Zachary Osborne, Kail Russell), 9:46,22 min zurück; 3. Spanien (Jaume Betriu, Josep Garcia, Lorenzo Santolin, Victor Gurrero, Jonathan Barragan, Ivan Cervantes), 55:25,72; 4. Deutschland (Derrick Görner, Edward Hübner, Marco Neeubert, Nick Emmrich, Marcus Kehr, Dennis Schröter), 1:05:34,72 Stunden; 5. Argentinien (Luciano Benavides, Stefano Caimi, Kevin Benavide Franco Caimi, Juan Davila, Nicolas Giustozzi), 8:40:58,06; 6. Australien (Jarrod Bewley, Daniel Milner, Matthew Phillips, Joshua Strang, Joshua Green, Toby Price), 19:28:00,86; 7. Chile (Francisco Guzman, Ramon Bravo, Joan Quiroz, Juan-Pablo Jara, Jorge Diez, Jay Garate), 19:57:32,20; 8. Kanada (Nathan Bles, Philippe Chain, Robert Reed, Clinton Rivin Jarad Stock), 22:27:57,03; 9. Belgien (Jérôme Martiny, Cédric Cremer, Wim Vanderheydt, Mikael Despontin, Jeremie Fraselle, Pierre Schmits), 25:21:20,71; 10. Südafrika (Charan Moore, Albert Pos, Albertu De Wet, Bret Swanepoel, Marc Torlage), 32:45:07,26; 11. Kolumbien (Francesco Alvarez, Felipe Raez, Santiago Isaza, Santiago Bernal, Michael Freydel, Walter Lopez), 33:36:28,02; 12. Uruguay (Ricardo Cavalli, Fernando Suarez, Ma Hadjirallis, Santiago Alonzo, Laurent Lazard, Martin Decard), 46:08:43,04
Junior-Trophy (10 Teams gewertet): 1. USA (Grant Baylor, Steward Baylor, Trevor Bollinger, Justin Jones), 12:03:43,65 Stunden; 2. Frankreich (Anthony Geslin, Theo Bazerque, Loic Larrieu, Jeremy Carpenter), 1:42,07 min zurück; 3. Australien (Scott Keegan, Thom McCormack, Daniel Sanders, Lachlan Stanford), 5:37,92; 4. Deutschland (Davide von Zitzewitz, Bruno Wächter, Tilman Krause, Pascal Springmann), 44:56,84; 5. Argentinien (Martin Mercado, Juan Zunini, Nicolas Kutulas, Agustín Maldonado), 54:34,28; 6. Schweden (Jasper Börjesson, Lars Lofgren, Kevin Olsen, Oliver Nelson), 2:53:55,71 Stunden; 7. Chile (Diego Rojas, Benjamin Herrera, Esteban Lanz, Alonso Marin), 8:01:59,71 Stunden; 8. Kanada (Matthew Cooner, Avery Turner, Ryan Linderman, Ty McKenna), 11:52:23,62; 9. Südafrika (Bradley Cox, Brendan Swaneveldt, Daniel van Zyl, Tony Jardine), 21:15:58,18; 10. Kolumbien (Nicolas Fuentes, Juan-Mario Villate, Juan Arango), 24:29:07,09

Damen-Trophy (3 Teams gewertet): 1. Australien (Jessica Gardiner, Jemma Wilson, Tara Jones), 9:14:52,68 Stunden; 2. Kanada (Victoria Hett, Felicia Robichaud, Shelby Turner), 1:58:04,24 h zurück; 3. USA (Sarah Baldwin, Rachel Gutish, Amanda Mastin), 10:37:57,1
Hersteller-Trophy (16 Teams gewertet): 1. KTM 1 (Nambotin, Phillips, Cervantes), 11:36:16,56 Stunden; 2. Husqvarna 1 (Larrieu, Renet, Betriu), 5:01,08 min zurück; 3. KTM 2 (Price, Victor Guerrero, Sanders), 16:08,48; 4. KTM 2 (Mullins, Robert, Russell), 20:53,84; 5. KTM 4 (G. Baylor, S. Baylor, Jones), 28:27,09; 6. KTM 5 (Benavides, Hübner, Von Zitzewitz), 34:03,85; 7. Husqvarna 3 (Stanford, Garcia, Börjesson), 36:25,51

Klassenwertung Enduro 1 (32 Fahrer gestartet/20 gewertet): 1. Christophe Nambotin (KTM), 3:52:35,66 Stunden; 2. Marc Bourgeois (F/Yamaha), 6:00,72 min zurück; 3. Jeremy Tarroux (F/Sherco), 6:58,25 3; 4. Jaume Betriu (E/Husqvarna), 8:56,21; 5. Edward Hübner (D/KTM), 10:00,93; 6. Esteban Lanz (RCH/Yamaha); 7. Josep Garcia (E/Husqvarna).

Klassenwertung Enduro 2 (55/32): 1. Pierre-Alexandre Renet (F/Husqvarna), 3:46:30,11 Stunden; 2. Kailub Russell (USA/KTM), 3:28,26 min zurück; 3. Matthew Phillips (AUS/KTM), 3:45,11; 4. Joshua Strang (AUS/Yamaha), 5:20,22; 5. Loic Larrieu (F/Yamaha), 5:44,69; 6. Thaddeus Duvall (USA/Honda) – Ferner: 14. Marco Neubert (D/Yamaha); 15. Davide Zitzewitz (D/KTM); 23. Bruno Wächter (D/KTM); 24. Nick Emmrich (D/Husqvarna).

Klassenwertung Enduro 3 (22/16): 1. Toby Price (AUS/KTM), 3:47:15,83 Stunden; 2. Ivan Cervantes (E/KTM), 5:09,42 min zurück; 3. Michael Brown (USA/Husqvarna), 5:35,44; 4. Taylor Robert (USA/KTM), 9:16,82; 5. Dennis Schröter (D/Husqvarna), 14:16,11; 6. Kevin Benavides (RA/KTM); 7. Daniel Sanders (AUS/KTM); 8. Lachlan Stanford (AUS/Husqvarna); 9. Albertus de Wet (ZA/Husqvarna); 10. Pascal Springmann (D/Beta); 11. Wim Vanderheyden (B/Husqvarna); – Ferner: 13. Marcus Kehr (D/Sherco). Internet: www.fim-isde-live



Spektakulär: Ivan Cervantes



Dritter Sieg in Folge: Das Team France dominierte in Argentinien



Bester deutscher Fahrer bei den Six Days: Edward Hübner wurde Fünfter in der Klasse E1

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



Audi RS5 Cabrio 4.2 FSI Quattro, 450 PS, S-Tronic, estorilblau, gehobene Ausstattung, EZ 04/14, 87000 km, Neuzustand, Garantie, 30% unter NP inklusiv alter Nova f. 7.000,-. Tel. Austria 0664/4070363

BMW

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



BMW xDrive A TOU LUXURY VK 54.900,- EZ 01/2014, 13000 km, Jatoba, UPE € 79.779,-, jw-marhoffer GmbH, Hohenaspfen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23454

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

8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H



BMW 1 xDrive25d a xLine VK € 36.900,-, EZ 1/14, 24000 km, bronze, UPE 57.619,-, jw-marhoffer GmbH, Hohenaspfen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23455

BMW Alpina

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400 H

Wiesmann



GT MF4 SMG 20th Anniversary, 1. Hd., EZ 01/2009, 52000 km, 270 kW (367 PS), frozen white, Vollausstattung, KD neu, 87.500,- € (MwSt. awb.) Inzahlung/Leasing mögl. AUTOSALON-ISARTAL Th. Franz, Wolftratschauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23485

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

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

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600 H

Cadillac



ATS 2.0 Turbo AWD Automatik 46.990,- €, Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 12,0; außerorts: 6,3; komb.: 8,4; CO₂-Emission komb.: 195 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse E. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23523

Chevrolet



Camaro Coupé 6.2 V8 39.990,- €, EU-Modell, zum alten Preis! Kraftstoffverbrauch in l/100km, innerorts: 20,9; außerorts: 10,2; komb.: 14,1; CO₂-Emission komb.: 329 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23527

Cobra

Größte Cobra-Ausstellung Deutschl. Tel. 02947/611, www.cobra-classics.de H

Corvette



C7 Stingray Coupé 7-Gang ab 69.990,- €. Noch zum alten Preis! Kraftstoffverbrauch in l/100 km, innerorts: 19,1; außerorts: 7,8; komb.: 12,0; CO₂-Emission komb.: 279 g/km, Schadstoffklasse EURO 5, Effizienzklasse G. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23524

Ferrari

328 GTB/GTS gesucht. 0171/4167106 H

Jaguar

Seriöse Jag. ges., u.frei, Bj. 93-2013, ahg-schubert@t-online.de, 07231/143333 H
ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebraucht, alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Mercedes

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

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



Vans - sportlich - einzigartig, Viano 3.0 CDI - HARTMANN VP Stream "S", EZ 06/2013, 25000 km, komplette Aerodynamik, MOV'IT Sportbremse, Dynamikfahrwerk, Sportauspuff, Sportlenkrad, Echtcarbon Zierleisten, Leistungssteigerung u. v.m. (alles eingetragen), Command Navi mit Rückf.Kamera, Standhgz., 2x Klimaautomatik, Komplettleder schwarz, 2x Schiebetür, 2 Radsätze (19" Winter wählbar u. 20" Sommer) u.v.m., 65.900,- € (MwSt. ausweisbar - Nettopreis: 54.537,82,- €). VANSPTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50, H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23485

Porsche



991 Carrera Coupé, EZ 07/2013, 9461 km, 257 kW (349 PS), Leder, Navi, Xenon, SD, SHZ, 81.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23503

Jetzt online abonnieren!

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

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

Porsche



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

991 Carrera Coupé, EZ 07/2013, 20315 km, 257 kW (349 PS), Leder, Navi, Xenon, SD, SHZ, 80.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23502



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Panamera 4S, EZ 02/2011, 49107 km, 294 kW (400 PS), grau, Leder, Navi, Xenon, SD, 63.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23501



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de

Cayman S 987, EZ 12/2009, 30380 km, 235 kW (319 PS), schwarz, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 38.800,- € (MwSt. awb.). Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, T. 02154/91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23463



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Panamera Diesel, 0 km, 184 kW (250 PS), weiß, Navi, Xenon, SD, SHZ, 100.505,- € (MwSt. awb.), Verbr. L/100 km: 5,6 außero., 7,7 innero., 6,4 komb., CO2 169 g/km, Kl. C. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23500



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Cayman, 0 km, 202 kW (275 PS), rot, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 71.204,- € (MwSt. awb.), Verbr. L/100 km: 5,9 außero., 10,6 innero., 7,7 komb., CO2 180 g/km, Eff.-Kl. F. Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23505



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de

Cayenne (92A) Turbo Tiptronic, EZ 07/11, 80350 km, 368 kW (500 PS), violett, Xenon, SD, 66.900,- € (MwSt. awb.). Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, T. 02154/91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23462



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Cayenne S Diesel, EZ 07/2013, 38889 km, 281 kW (382 PS), silber, Leder, Navi, Xenon, SD, SHZ, Luftfilter, 70.900,- € (MwSt. awb.). Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221/5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23498

Renn/Rallye

SACHS RACE ENGINEERING
Renn- und High Performance Kupplungen

Service · Verkauf ·
Wartung & Instandsetzung · Beratung

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

Jetzt online abonnieren!

MOTOR SPORT aktuell Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

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 MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

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

SCHARF und SCHNELL

www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60

° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[Ventilfeder, -Teller, NW-Räder, ...]

° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Rennttransporter

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. 09229/9799-97, F-98, www.ft-albert.deH

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

www.luetticke-motorsport.de H
www.indysport.de H

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

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

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

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

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

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

Citroën-Tracktest

Einmal durchs ganze Rallye-Programm



Willkommen bei der R-France: Autor Kuhn mit den Citroën-Rallyeboliden DS3 R5, R3 Max, R1 (von links)

Von REINER KUHN

Citroën Racing hat seine DS3 Modellpalette komplettiert und bietet neben dem serienahen R1 für Einsteiger sowie dem nochmals weiterentwickelten High-tech-Fronttriebler R3 seinen Sportkunden nun auch eine allradangetriebene Topversion R5 an. Die Unterschiede sind gewaltig – nicht nur hinterm Lenkrad.

Um es vorwegzunehmen: Am Ende durfte der Autor dieser Zeilen für einige Runden auch ins Lenkrad des Citroën DS3 WRC greifen und war im siebten Himmel. «Verständlich», sagt Werkspilot Kris Meeke, «ein World Rally Car ist eben die Krönung». Bis es soweit ist, muss man aber einen langen Atem haben. «Anders als in anderen Sportarten braucht man bei uns für unterschiedliche Stufen auch verschiedene Sportgeräte», erklärt der 34-Jährige. Er weiss: Beim Cockpitwechsel ändern sich oft auch Modell und Marke. Doch das ist Geschichte. Nun kann man erstmals mit ein und demselben

Modell vom Motorsporteinstieg bis in die Topliga durchstarten.

Ein Basismodell, zwei Antriebskonzepte, drei völlig unterschiedliche Rallyeboliden. Und alle haben nur ein Ziel: den Platzhirsch in ihrer Kategorie zu geben. Willkommen bei der R-France von Citroën Racing.

Abheben im DS3 R1

Schon beim Basisrenner öffnet sich für Otto Normalverbraucher eine neue Welt. Eine nachgearbeitete Karosserie mit eingeschweisster Sicherheitszelle, ausgeräumtes Seriencockpit, moderne Rennsitze für den HANS-Gebrauch oder eine hydraulische Handbremse vermitteln echtes Rallyefeeling. Da will das 125 PS starke 1,6-l-Triebwerk nicht zurückstecken: Der bis auf Lichtmaschine, Kühler, Krümmer, Auspuff und Steuergerät serienmässige Saugmotor macht mächtig Lärm. Das mit 10500 Euro (netto!) fair gerechnete R1-Kit umfasst zudem härtere Lager, Sintermetallkuppelung, ein solides Rennfahrwerk, Bremsbeläge und eine kürzere Endübersetzung. Gefragt ist dennoch eine blitzsaubere Linie. Nur so schafft es das zarte

Drehmoment von 165 Nm, das 1180 Kilo leichte Lernmobil auch in den höheren Gängen noch nach vorne zu wuchten. Der Lerneffekt ist gross – nicht nur im positiven Sinne. Denn mitunter ist die Grossserientechnik überfordert. Ungestüme Gangwechsel per manueller H-Schaltung malträtiert das Getriebe. Wilde Lenkradakrobatik tötet die Antriebswellen. Und überhartes Bremsen sorgt für ein langes Pedal – oder gleich für einen unliebsamen Ausritt.

Hat man den Dreh raus, stimmen nicht nur die Zeiten, sondern auch die Kasse. Schnell lernt man, dass nicht nur Zündkerzen und Radlager, sondern auch Radmutter nicht ewig halten. Mit knapp 10 Euro kalkuliert die Kundensportabteilung den nackten WP-Kilometer. Nicht billig, aber preiswert. Das ändert sich beim nächsten Schritt auf der Karriereleiter – der Umstieg ist gewaltig.

Durchstarten im DS3 R3 Max

Mit 234 PS stemmt die weiterentwickelte Variante des turbobefeuerten 1,6-l-Aggregats 109 PS mehr und damit fast doppelt so viele Pferdestärken auf die

Kurbelwelle wie im R1-Sauger. Noch heftiger: Um in der Topkategorie für Fronttriebler mitzumischen, wird auch das dreifache Budget fällig. Ein fahrfertiger DS3 R3 Max mit kleinem Ersatzteilpaket kostet rund 100000 Euro. Dafür gibt's High-tech vom Feinsten: Pedalbox, Steuerelektronik, Bedienpanel, alles wandert zur Gewichtsoptimierung nach unten. Das reglementbedingte R3-Mindestgewicht von 1230 kg (inkl. Fahrer und Co) wird im bewussten untergewichtigen Leichtathlet nur mit clever platziertem Ballast erreicht. Datenauslesen wird zum Tagesgeschäft. Im Cockpit lassen sich wesentliche Infos im Zentraldisplay mit Ganganzeige ablesen. Die grösste Umstellung betrifft den Steuermann. Zwischen den Sitzen ragt nur ein überdimensionierter Handbremshebel in die Höhe. Gänge werden wie in den künftigen WRCs mittels Schaltwippe am Lenkrad gewechselt.

Vor dem Proberitt schalten wir in den Stage-Modus, prompt stehen 430 Nm Drehmoment an. Nach dem Anfahren hat die Zweischeibenkupplung Ruhe, geschaltet wird unter Vollast.

Aber Vorsicht! «Im R3 muss alles passen, Set-up, Speed und Linie», weiss Meeke und ist sich sicher: «Wer in so einem Auto schnell ist, den kann man getrost in einen Allradler setzen.»

Aufsteigen im DS3 R5

Mit seinem stämmigen Auftritt, mit riesiger Kühleröffnung, breiteren Backen und Heckflügel geht der knapp 210000 Euro teure R5 locker als kleiner Bruder des WRC durch. Klar ist auch, wer einen R5-Cockpit entert, hat schon Erfahrung. Dennoch: Vom fahrerischen Anspruch her ist die Topversion des Citroën-Kundensportprogramms nur bedingt eine Steigerung zum R3. Der Selbstversuch zeigt: Im R5 lässt es sich entspannter um die Ecken driften, egal, ob auf Asphalt oder Schotter. «Das stimmt», bestätigt der Profi und enttarnt den Hobbypiloten. «Im Allradler wird öfter die Handbremse genutzt. Das macht Zeit kaputt. Vier angetriebene Räder bieten eben Sicherheit. Im R5 kann man prekäre Situationen meistern, die im Fronttriebler im Graben enden.» Dennoch sieht Meeke im R5 den finalen Schritt



Optimaler Einstieg: Ausgeräumtes Seriencockpit im Citroën R1



Wolf im Schafspelz: Hightech-Fronttriebler Citroën R3 Max



Kraftwerk: Überarbeiteter Turbomotor des Citroën R3 Max



Feinschliff für die Topklasse: Schotterritt im Citroën R5



Alles verstanden? Werkspilot Kris Meeke (r.) mit Autor Kuhn

in die Topklasse. «Es geht um den optimalen Umgang mit Turbotriebwerk und Allradantrieb, dem Einteilen der Reifen, dem richtigen Tempo am Kurvenein- und -ausgang oder dem Kurvenschneiden.»

Die Launch Control genannte Startautomatik erinnert ebenso an das WRC wie das hydraulische Handbremsentkopplungssystem am hinteren Differenzial. Dank grösserem Luftmengenbegrenzer schlagen beim rund 60 Prozent mit dem R3-Max-Aggregat baugleichen R5-Triebwerk gut 280 PS, ergo 30 PS mehr zu Buche. Beim Drehmoment fällt das Plus mit 20 Nm geringer aus, dafür liegen die 450 Nm aber schon bei 3250/min und damit 1000 Umdrehungen früher an. Der Antritt aus engen Ecken ist ein Vergnügen. Schwerer tut sich die 1,2 Tonnen schwere Fuhre beim Zwischenspurtempo im Autobahntempo. Ein Luxusproblem, wenn man erst einmal in der Firstclass der R-France angekommen ist, ob als Toptalent oder potenter Amateur. Denn mehr Rallyeauto steht auch Peugeot- oder Škoda-Werkspiloten nicht zur Verfügung. ♦

	DS3 R1	DS3 R3 MAX	DS3 R5
TECHNISCHE DATEN			
MOTOR			
Motor	Reihen-Vierzylinder Sauger	Direkt einspritzender Reihen-Vierzylinder mit Turbo	Direkt einspritzender Reihen-Vierzylinder mit Turbo
Luftmengenbegrenzer	-	29 mm	32 mm
Hubraum	1598 ccm	1598 ccm	1598 ccm
Leistung	125 PS bei 6000/min	234 PS bei 4750/min	280 PS bei 6000/min
Drehmoment	165 Nm bei 4200/min	450 Nm bei 4200/min	450 Nm bei 3250/min
Kupplung	Einscheiben Sintermetall	Zweischeiben Sintermetall	Zweischeiben Sintermetall
KRAFTÜBERTRAGUNG			
Antriebsart	Frontantrieb	Frontantrieb	Allradantrieb
Getriebe	Fünfgang	Sechsgang	Fünfgang
Differenzial	vorne (Serie ohne Sperre)	vorne	vorne und hinten (mechanische)
Schaltssystem	manuelle H-Schaltung	Schaltwippe am Lenkrad	sequenziell über Schaltstock
Lenkung	Elektrisch unterstützt	Hydraulisch unterstützt	Hydraulisch unterstützt
Räder Asphalt/Schotter	6,5x16/-	7x17/6x15	8x18/7x15
Reifen Asphalt/Schotter	19-60-x16/-	19-63-x17/17-65-x15	20-65-x18/17-65-x15
ABMESSUNG			
Länge	3948 mm	3948 mm	3948 mm
Breite	1715 mm	1715 mm	1820 mm
Mindestgewicht*	1180 kg	1230 kg	1200 kg
Tankvolumen	50 Liter	67 Liter	80 Liter
<small>*nach Reglement (ohne Flüssigkeiten) mit zwei Fahrern</small>			
KOSTEN-VERGLEICH**			
Satz Bremsbeläge vorne	176.-	278.-	278.-
2 Antriebswellen vorne	500.-	850.-	1668.-
1 Dämpfer vorne	257.-	2745.-	3200.-
Lenkung	1100.-	683.-	3000.-
Getriebe	3205.-	9280.-	21000.-
Karosserie inkl. Käfig	4760.-	6500.-	18000.-
Kit zum Selbstaufbau***	10500.-	77500.-	180000.-
Komplett-Paket ohne Aufbau	ca. 27000.-	ca. 83000.-	209000.-
Kosten pro Kilometer	9.-	25.-	55.-

(ohne Reifen, Sport, Teilm, Versicherung etc.) **Nettopreise, zusätzlich MwSt. ***Serienauto erforderlich (DS3 V120 zu 15)

Namen & Nachrichten

Peugeot feiert T16

Peugeot Der französische Automobilhersteller feierte im Rahmen des Rallye-EM-Finales bei der Rallye Korsika am letzten Wochenende das 30-Jahr-Jubiläum seines erfolgreichen Wettbewerbsmodells T16. Mit dabei waren die Ex-Werkspiloten Michèle Mouton, Bruno Saby und Jean-Pierre Nicolas.

Harry Unflath Zum 15. Mal hat der Marketing-Chef beim DTM-Team Abt Sportsline, Olympiasieger, Welt- und Europameister zum «Harry's Cup» auf der Sonnenalp in Ofterschwang eingeladen. Beim traditionellen Golfturnier ließen sich bekannte Motorsportler und weitere Prominente nicht zweimal bitten. Bei einer Tombola, die der Stiftung «Wings for Life» und dem «Spastikerverein Kempten» zugutekommt, wurden immerhin 40000 Euro gesammelt. Auch die DTM war u.a. mit Chef Hans Werner Aufrecht, ITR-Vorstand Hans-Jürgen Abt sowie den Fahrern Mattias Ekström und Mike Rockenfeller vertreten.

Martin Smolinski Der umtriebige Speedway-GP-Pilot kommt ins Kino. Der Münchener Filmemacher Dee Dee Wallauer hat Smolinski über ein Jahr begleitet und den Dokumentarfilm «Speed, Mud & Glory» produziert. Das 70-minütige Movie hat am 21. November um 21.00 Uhr im Rio Filmpalast in München Premiere. Wallauer sucht in einem Crowdfunding-Projekt unter startnext.de/de/speed-mud-glory noch Unterstützer für die Postproduktion. Im rasanten Driftfilm fehlt natürlich auch nicht Smolinskis Mentor Egon Müller. ♦ RK/AW/TS

7. VLN-Fanpage-Kartevent

Mit den Fans als Teamkollegen



Action: Die VLN-Fahrer und -Anhänger liefern sich im Kartcenter Cologne ein spannendes Rennen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Bereits zum siebten Mal fand vergangenen Samstag der Kartevent der VLN-Fanpage statt. Ein Rennen, in dem Fans der Langstreckenserie gemeinsam mit ihren Helden im Team kämpfen. Auch dieses Jahr waren alle Beteiligten begeistert von dem speziellen Treffen.

Die Idee zum Event hatte Initiator Daniel Cornesse im Jahr 2008. Im Chat auf seiner Internetseite (vln-fanpage.de) hatten Fans die Möglichkeit, VLN-Pilot Daniel Zils mit Fragen zu löchern. Und weil die Fan-Nähe so gut ankam, waren Cornesse und Zils bald soweit, dass etwas Größeres geplant werden sollte. Noch im gleichen Jahr fand in Köln die erste Auflage des Kartevents statt – das Team des in diesem Jahr zum VLN-Meister gekrönten Matthias Unger ging als Sieger hervor.

Sechs Jahre später war man, nachdem man von 2009 bis 2011 in Limburg fuhr, wieder im Kartcenter Cologne versammelt. 24 VLN-Fahrer und 48 Fans, wobei die Profis jeweils zwei Fans in einer Auslosung zu

ihren Teamkollegen machen, waren gespannt auf die bereits siebte Auflage. Auch diesmal sind illustre Namen in der Starterliste: Jens Klingmann, Luca Stolz, Dirk Werner, Dominik Schwager und Marc Basseng sind nur einige von ihnen.

Letzterer, mit 26 Gesamtsiegen der nominell prominenteste VLN-Starter im Feld, ist zum vierten Mal dabei und ein Fan des Events: «Das ist eine tolle Chance, mit den Fans auf eine ganz andere Weise zusammenzukommen», so der Nordschleifen-Routinier, der den Sinn des Events perfekt verinnerlicht hat: «Wichtig ist, dass die Fans Spass haben.»

Plätze nach drei Tagen belegt

Einer seiner zugelosten Teamkollegen ist Werner Robertz, 51 Jahre alt, Anlagenführer aus Bad Münstereifel und seit über einem Vierteljahrhundert bei VLN und 24h-Rennen am Nürburgring zu Hause. Direkt nach seiner Nachtschicht und einer Dusche ging es für den Eifelner nach Köln. «Meistens bin ich im Hatzenbach, mit DVB-T-Gerät und Radio», sagt Robertz stolz. Wie er zum Event gekommen ist? «Meine Freundin hat mich 2011 gefragt, ob ich bei

dem Event nicht auch mal mitfahren möchte. Und jetzt bin ich zum vierten Mal dabei», so der Hobby-Kartfahrer. Dass man einen der 48 Plätze bekommt, wird dabei von Ausgabe zu Ausgabe schwieriger. «Diesmal waren die Plätze in weniger als drei Tagen nach Beginn der Anmeldung belegt», berichtet Initiator Cornesse, der wie die zahlreichen Zuschauer auch 2014 einen spannenden Event mit einem sehenswerten Finale erlebte.

Letztendlich gewann das Team von Jens Klingmann und «seinen» Fans Tim Kick – selbst aktiver Nordschleifen-Pilot – und Jan Schmitz. Das Team von Marc Basseng und Werner Robertz, das vom jungen Florian Weissenborn komplettiert wurde, kämpfte nach einem Achsdefekt im Qualifying vor dem Finallauf nicht mehr um die Vergabe der vorderen Plätze mit. Für alle drei steht jedoch fest: Auch im nächsten Jahr will man gerne wieder dabei sein.

«Das Schönste ist immer, wenn man das Strahlen in den Augen der Fans sieht», schwärmt Cornesse. Und so ist eine achte Auflage des bei Fans und Fahrern beliebten Events reine Formsache. ♦



Ein Team: Basseng (M.) mit Fans Robertz (l.) und Weissenborn



Ideengeber: Daniel Cornesse

REDAKTION

Redaktion MOTORSPORT aktuell, Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil
Telefon +41 (0)44 806 55 66
Telefax +41 (0)44 806 55 11
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.ch

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubl, Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring, Martin Grübler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Thomas Schiffler, Achim Schlang, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Savard, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà

Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Preisler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer, dpa/picture alliance, Daniel Fessi, 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 Stöhrer, Jürg Schneider, Sascha Benze, Sophie Semmelmann

VERLAG

Motor-Presse (Schweiz) AG
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil

Telefon +41 (0)44 806 55 55
Telefax +41 (0)44 806 55 00
www.motorpresse.ch

verlag@motorpresse.ch

CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer

sgranzer@motorpresse.de

0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif

vreif@motorpresse.de

0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden

zberden@motorpresse.de

0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig

ieifrig@motorpresse.de

0711 182 - 1613

Carmen Brix

cbrix@motorpresse.de

0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL

Präsident:

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann

CEO:

Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:

Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:

DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:

wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr

Einzelheft:

2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:

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

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

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

erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil

von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00

(D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,

Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,

Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44

806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00,

abo-service@motorpresse.ch

© 2014 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur

mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-

nimmt der Verlag keine Haftung.

ISSN 1421-8488



Saby, Mouton, Nicolas



Unflath

Smolinski

**en Bettel hinwerfen
r Topspeed-Differenz
amilton-Rosberg in Austin**

llt eigentlich niemandem der
latante Topspeed-Unter-
chied zwischen Hamilton und
Rosberg beim Grand Prix in
Austin auf (siehe Kasten in
Sa 46/2014 auf Seite 12)?
Hamilton war Viertschnellster,
Rosberg Viertlangsamster.
Differenz: 18 km/h. In Monza
war der Unterschied noch viel
größer und über das ganze
Wochenende gleichen sich Wind-
matten und DRS mindestens
einmal aus.
Was soll ich dabei denken? Bei
den Rennen hat man Ros-
berg wie einen Deppen aus-
sperren lassen. Da fällt mir nur
ein, dass endlich mal einer den
Fingernägeln Österreicherin die Finger
im Knöpfedrehen bricht!
Und an Nico: Etwas mehr
Schon in der Hose, und er soll
den Bettel hinwerfen!
Michael Binz,
66346 Püttlingen

**enug gebeutelt
m Formel-1-Grand-Prix
USA in Austin**

führt doch in Austin Nico
Rosberg über zwanzig Run-
nen souverän den Grand Prix
und hält Lewis Hamilton
weiter auf Distanz. Und plötz-
lich, man reibt sich die Augen,
erliert der gute Nico doch
plötzlich überraschend sein
Momentum! Worauf Lewis,
hätte er 100 PS mehr auf
seiner Pflanze, aufrückt und
überfährt.
Die Berichterstatter: Für
die Fans haltet ihr eigentlich
keine Motorsportfans? Es wurde
eine sere gute und geliebte
Person in den letzten
Rennen durch einen ganzen
Katalog voller irrwitziger
und völlig unsinniger Regel-
änderungen gerade genug
gebeutelt. Heute muss man
sogar mit hässlichen aerodyna-
misch gestylten Fahrzeugen mit
einem Sound von geklonten
Elephanten abfinden. Die
antischen Softwarepakete,
nach meiner Ansicht vom
Komplex nicht mehr kontrol-
lierbar sind, tun ihr Übriges,
das alles immer unglaub-
würdiger zu machen. Dass die
Österreich-Fraktion beim Stern
und Lewis Hamilton längst als
Weltmeister ausgeguckt hat,
ist klar, wenn man bei
den Interviews zwischen
den Zeilen gelesen hat.
Man lernt bei der Technik
keine zutage nie aus. Bisher
sagte ich nicht, dass es in
den Kommandozentralen
der Teams Momentum-
alter gibt! Es ist ein
Problem, aber das wird sich
schon dem alles beherrschenden
Kommerz heutzutage
nicht mehr ändern.
Dietmar Corcilus,
66566 Neuwied

**Fadenscheinig
Zu «Viel intensiver und
enger», MSA 46/2014**

Die Aussage von Sébastien
Ogier zum Rallycross finde
ich fadenscheinig! Wenn er
wirklich meint, der Beste zu
sein, muss er sich doch nicht
hinter Lotterie-Ausflüchten
verstecken, wäre es wirklich
so, wären nicht oft die glei-
chen im Finale und Solberg
nicht Weltmeister geworden.
Aber vielleicht überlegt er
sich das ja noch mal, denn
mit Marklund-VW hat er ja
einen Quasi-Werkswagen
und könnte in Loheac 2015
zeigen, was er kann. Top-
vorgänger wie Galli in Italien
oder Ken Block hat er ja.
Michael Vabi,
D-21037 Hamburg

**Sorge abgenommen
Zum Blancpain-Endurance-
Finale in Baku**

Laurens Vanthor äusserte vor
dem Finallauf in Baku, dass
es schwierig werden würde,
den Gesamtsieg zu erreichen,
wenn Buhk/Götz vorne mit-
fahren würden. Die Sorge
nahm ihm Teamkollege René
Rast mit einem «Rennunfall»
schnell ab. Maxi Buhk wurde
wegen eines Vergehens am
Slovakiaring im Sommer
die Lizenz vorübergehend
entzogen. Aber solche Folgen
hat Herr Rast ja wohl kaum
zu befürchten. Am Ende
zählen doch nur Siege und
Titel. Diese Unsportlichkeit
wird man leider wieder
ganz schnell vergessen.
Mathias Keller, D-27520
Osterode am Harz

**Ihr seid die Besten!
Zur Motorrad-WM-TV-
Übertragung bei Eurosport**

Eurosport wird 2015 nicht
alle Rennen auf Eurosport 1
senden. Die Rennen werden
teilweise auf Eurosport 2 und
Eurosport 360° kommen. Dies
ist auch ein Pay-TV-Sender.
Bei Sport1+ waren alle Ren-
nen live und im Gegensatz zu
Eurosport wurden alle Ren-
nen auch zu der Zeit gesendet,
wie sie angekündigt waren.
An Alex Hoffmann und Edgar
Mielke: Ihr seid die Besten!
Ich war nämlich schon wäh-
rend des Qualifyings in ihrer
Kommentatorenbox.
Dietmar Stürzenberger,
D-97705 Premich

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
Industriestrasse 28
CH-8604 Volketswil
Fax: +41 44 806 55 11
E-Mail: msa-lesertribune@
motorpresse.ch
(Bei Mails bitte unbedingt
die Postadresse angeben.)

MOTORSPORT IM TV

AUTOMOBIL

DIENSTAG, 11. 11.
5.10 Formel-1-GP São Paulo/BR, Höhepunkte Rennen (W) ORF 1
12.00 F1-GP São Paulo/BR, 1., 2., 3. Training, Qualifying, Rennen (W) SKY SPORT 1
20.45 Motorheads: Porträt Stéphane Peterhansel (W) SKY MOTORVISION
22.55 Classic Races: BMW Motorsport 1976 SKY MOTORVISION
23.20 DTM Highlights: Oschersleben 2008 (W) SKY MOTORVISION
23.20 Inside ERC, Magazin zur Rallye-EM, Reportagen und Interviews EUROSPORT
23.50 Porsche Supercup 2014, Saisonrückblick, Höhepunkte EUROSPORT

MITTWOCH, 12. 11.
0.20 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2014, Höhepunkte EUROSPORT
1.10 Motorsport Weekend Magazin, Resultate und News (W) EUROSPORT
8.45 Porsche Supercup 2014, Saisonrückblick, Höhepunkte (W) EUROSPORT
9.00 Blancpain Sprint Series Baku/AZ, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT 2
9.30 Porsche Supercup 2014, Saisonrückblick, Höhepunkte (W) EUROSPORT 2
10.00 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2014, Höhepunkte EUROSPORT 2
12.20, 19.35 Motorheads: Porträt Stéphane Peterhansel (W) SKY MOTORVISION
14.55 Classic Races: Deutsche Rallye-Meisterschaft 1983 (W) SKY MOTORVISION
20.30 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (W) SKY SPORT 1
22.30 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2014, Höhepunkte (W) EUROSPORT

DONNERSTAG, 13. 11.
6.15 DTM Highlights: Norisring 2009 (W) SKY MOTORVISION
7.15 Classic Races: 500 Meilen von Indianapolis 2012 (W) SKY MOTORVISION
7.30 Porsche Supercup 2014, Saisonrückblick, Höhepunkte EUROSPORT 2
8.00 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2014, Höhepunkte (W) EUROSPORT 2
15.35 Truck-EM Spielberg 2013, 4. EM-Lauf (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 14. 11.
8.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, Qualifying (live) EUROSPORT
9.15 Formel Renault 3.5, Saisonrückblick 2014, Höhepunkte (W) EUROSPORT

TERMINE

AUTOMOBIL

14.-16. 11.	Rallye Wales	WM	GB
16. 11.	WEC 6 Stunden von Bahrain	WM	BRN
16. 11.	WTCC Macau	WM	RC
16. 11.	Formel-3-GP Macau		RC
16. 11.	NASCAR Sprint Cup Homestead (Chase for the Cup)		USA
16. 11.	Super-GT-Serie Motegi		J
16. 11.	V8-Supercars Phillip Island		AUS

MOTORRAD

14./15. 11.	6 Stunden von Doha-Losail	WM	QA
14./15. 11.	Supercross Stuttgart		D
15. 11.	Motorrad-GP Macau		RC
15./16. 11.	Supercross Lille		F

9.15 DTM-Highlights: Brands Hatch/GB 2009 SKY MOTORVISION
10.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, Qualifying (Aufz.) EUROSPORT 2
15.45 Porsche Carrera Cup DTM Hockenheim 2014 (W) SKY MOTORVISION
18.00 Formel-1-GP São Paulo/BR, Rennen (W) SKY SPORT 1
19.30 Rallye-WM Wales/GB, Höhepunkte 1. Etappe (Aufz.) SPORT 1
23.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, Qualifying (W) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 15. 11.
0.15 Porsche Supercup 2014, Saisonrückblick, Höhepunkte (W) EUROSPORT
8.15 NASCAR Sprint Cup Phoenix/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
11.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, Qualifying (W) EUROSPORT 2
16.30 Rallye-WM Wales/GB, Höhepunkte 2. Etappe (Aufz.) SPORT 1
17.00 Langstrecken-WM WEC 6 Stunden von Sakhir/BRN, Rennen (live) EUROSPORT
17.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 1

SONNTAG, 16. 11.
4.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. Rennen (live) EUROSPORT
5.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (live) EUROSPORT
8.30 F1-GP São Paulo/BR, 1., 2., 3. Training, Qualifying, Rennen (W) SKY SPORT 2
11.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
11.30 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
15.45, 16.30 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1./2. Rennen (W) EUROSPORT
18.20 ADAC GT Masters Lausitzring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
20.00 NASCAR Sprint Cup Homestead/USA, Rennen (live) SKY MOTORVISION
22.00 Rallye-WM Wales/GB, Höhepunkte 3. Etappe (Aufz.) SPORT 1
22.30, 23.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1./2. Rennen (W) EUROSPORT 2
22.45 Motorsport-Weekend EUROSPORT

MONTAG, 17. 11.
0.15 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT
5.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
5.45 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

8.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT
8.45 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. Rennen (W) EUROSPORT
9.30 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT
10.15 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT
19.45 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

DIENSTAG, 18. 11.
2.15 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
6.30 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
7.00 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
17.15 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 1. Rennen (W) EUROSPORT 2
17.45 Tourenwagen-WM WTCC Macau/RC, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
22.35 Langstrecken-WM WEC Sakhir/BRN, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT
23.20 Blancpain Endurance Series 2014, Saisonrückblick, Höhepunkte EUROSPORT

MOTORRAD

DONNERSTAG, 13. 11.
23.00 Freestyle-Motocross-WM Köln/D, 13. WM-Wettbewerb (W) EUROSPORT 2

SAMSTAG, 15. 11.
8.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (live) EUROSPORT 2

SONNTAG, 16. 11.
13.50 IDM Nürburgring 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
15.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2
17.50 ADAC MX Masters Aichwald 2014, Höhepunkte Rennen (W) SKY BMOTORVISION
18.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2

MONTAG, 17. 11.
19.00 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2

DIENSTAG, 18. 11.
1.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2
12.15 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2
16.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT 2

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 18. 11. 2014

AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
Formel 3/WTCC: Macau
Rallye-WM: Wales

MOTORRAD
MotoGP: Aktuelle News
Endurance-WM: Doha-Losail
Supercross: Lille

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

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



**MOTOR
SPORT**
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, Kleinteilesortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.

Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

GRATIS



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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1108085
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich die **MANNESMANN Werkzeugbox** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des 1. Bezugjahres 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, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ0000004965, 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** Abo-service, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 (0)711 3206-8888, Telefax: +49 (0)711 182-2550, E-Mail: 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 🌐 www.motorsport-aktuell.com/abo
Oder Coupon einfach ausfüllen und gleich einsenden an: **MOTORSPORT aktuell** Abo-service, 70138 Stuttgart