

MOTORSPORT aktuell

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

Jeden
Dienstag
neu

Formel 1

Mercedes: So feiert sich der Weltmeister

S. 6



Formel 1

Sebastian Vettel: Bei Ferrari wird es gnadenlos

S. 8



Ferrari-Einkauf Vettel



Ferrari-Boss Marchionne

MotoGP: Der Routinier gewann den Grand Prix von Australien

DOWN UNDER: ROSSI OBEN!



DTM

Audi: Dreifach-Sieger und Marken-Meister

S. 14

Moto2

Thomas Lüthi: Starker Zweiter in Australien

S. 25

Langstrecken-WM

Audi: Dringend Tempo für Endspurt gesucht

S. 12

Superbike-WM

GP-Stars: Wer alles wechselt rüber?

S. 28

Petter Solberg

Mehr als nur der erste Rallycross-Champion

S. 37

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

www.motorsport-aktuell.com



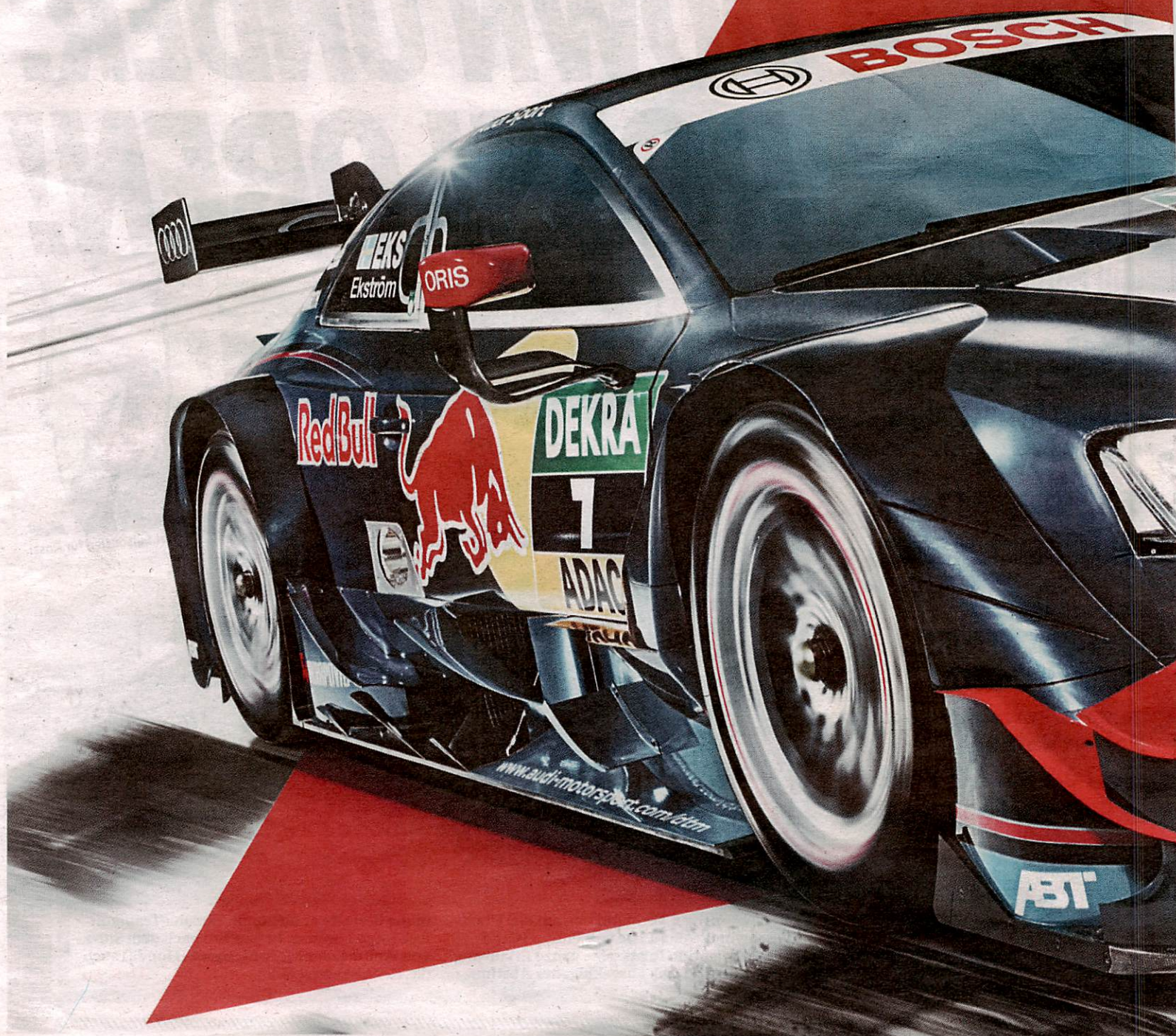
Zweiter Saisonsieg für Rossi

Bei schwierigen Verhältnissen auf der Hochgeschwindigkeits-Piste von Phillip Island zeigte Valentino Rossi seine ganze Erfahrung und Brillanz. Dank ausgeklügelter Abstim-

mung besiegte er nicht nur Yamaha-Teamkollege Jorge Lorenzo. Er gewann nach dem Sturz von Weltmeister Marc Márquez (Honda) auch das Rennen souverän. **Ab S. 20**

Heute wird Champagner getankt

Wir freuen uns über den Sieg in der DTM-Herstellerwertung.
#welcomechallenges





Audi Sport
Vorsprung durch Technik



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

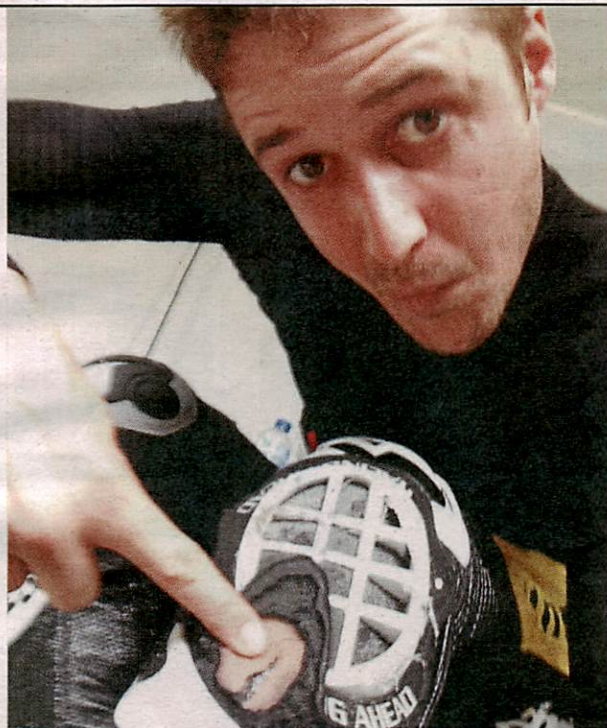
Journalisten – ob beim Motorsport oder bei allen anderen Themen – sollten immer im Hintergrund ihrer Storys bleiben. Doch heute stellen wir einen Journalisten in den Vordergrund: Helmut Zwickl.

Mehr als 25 Jahre lang hat Helmut Zwickl Ihnen, liebe MSA-Leser, als Formel-1-Reporter dieses Fachblattes gedient. Am Donnerstag, dem 23. Oktober 2014, feiert unser Ex-Kollege seinen 75. Geburtstag. Dazu gratulieren wir dem absoluten Vollblut-Journalisten aus Wien sehr herzlich als Redaktion, als Verlag und als Vertreter unserer Leserschaft.

Helmut Zwickl war stets ein engagierter, mutiger Pionier des deutschsprachigen Motorsport-Journalismus. Er nahm seine Leser nicht nur mit ins Fahrerlager, mit in die Motorhomes und mit an die Boxenmauer, bei ihm kletterte der Fan sogar mit ins Cockpit und schnupperte die heiße, dünne Rennluft auch noch jenseits der Tempo-300-Marke.

Im Zwickl-Interview ab S. 34 dieser Ausgabe erzählt unser verehrter Vorgänger über seinen Weg durch die Formel 1. Mag seine Art des Geschichtschreibens heute auch kaum mehr machbar sein, Helmut Zwickl kann doch für jeden Motorsport-Journalisten getrost Gradmesser und Vorbild bleiben. Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Thomas Lüthi (CH)
WO? Phillip Island (AUS)

WAS? Hat sich für P2 beim Moto2-GP zweifellos reingekniet



WER? DTM-Fahrerfeld 2014
WO? Hockenheim (D)

WAS? Gedenkminute für den schwer verletzten F1-Kollegen Jules Bianchi kurz vor dem Start zum Finalrennen



WER? Markus Winkelhock (D)
WO? Barcelona (E)

WAS? Test des Autos für den Audi Sport TT Cup 2015

INHALT

AUTOMOBIL

THEMEN DER WOCHE

Formel 1: Regenreifen in der Diskussion; Drei-Auto-Idee sorgt für Stau **S. 5**

📌 **FORMEL 1** Erntezeit bei Weltmeister Mercedes **S. 6**

📌 **FORMEL 1** Vettel bei Ferrari unter Zugzwang **S. 8**

FORMEL RENAULT 3.5 Sainz jr. ist am Ziel **S. 10**

📌 **LANGSTRECKEN-WM** Audis Ursachensuche **S. 12**

CARRERA CUP Wie Eng sich den Titel holte **S. 13**

📌 **DTM** Audi gewann doch noch einen Titel **S. 14**

RALLYE-WM So fällt die Entscheidung **S. 17**

MOTORRAD

THEMEN DER WOCHE

MotoGP: Härtestest für die Reifen; Superbike-WM: Rossi auf der Yamaha R1 **S. 18**

📌 **MOTOGP** Rossi Sieger dank Überblick **S. 20**

MOTOGP Pedrosa ist auf Crewchief-Suche **S. 22**

📌 **MOTO2** Lüthi auch in Australien top **S. 25**

MOTO3 Miller ist zurück im Titelrennen **S. 27**

📌 **SUPERBIKE-WM** Die GP-Asse kommen **S. 28**

IDM Rückkehr einer Seitenwagen-Legende **S. 28**

SUPERMOTO Hiemer zu seinem Rücktritt **S. 29**

PANORAMA

TOP-JOURNALIST Helmut Zwickl wird 75 **S. 34**

📌 **TOP-FAHRER** Rallycross-Champ Solberg **S. 37**

BOXENGEFLÜSTER Namen & Nachrichten, Fan-Shop **S. 38**

IMPRESSUM **S. 38**

LESERBRIEFE **S. 37**

SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 37**

📌 = 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

**MOTOR
SPORT
aktuell**

Formel 1/Bianchi-Unfall

Diskussion um Regenreifen

Von PETER HAAB

Um den schweren Unfall von Jules Bianchi (Marussia) beim Japan-GP in Suzuka lückenlos aufzuklären, bat die FIA letzte Woche auch die Teams um ihre Mithilfe. Die Fahrer ihrerseits stehen mit dem Automobil-Weltverband in Diskussion wegen der Regenreifen.

Für den sogenannten «Full Wet»-Pneu hatten die Formel-1-Piloten in dieser Saison nie viel übrig. Nur wenn es überhaupt nicht anders ging und die Bedingungen extrem waren, liessen die Fahrer anstelle der grün markierten Intermediates die blau gekennzeichneten Regenpneus montieren. So auch beim Start zum Japan-GP hinter dem Safety Car.

«Die Regenreifen sind in dieser Saison tatsächlich ein schwieriges Thema», hält Sebastian Vettel fest. «Sie funktionieren nur in einem sehr kleinen Fenster hundertprozentig. Zudem bauen sie sehr schnell ab, wenn die Piste ein wenig abtrocknet. Darum tendieren die meisten Fahrer dazu, selbst bei schwierigen Bedingungen etwas länger mit den Intermediates zu fahren. Das kann zu gefährlichen Situationen führen. Vor allem wenn die Intermediates am Ende ihrer Lebensdauer sind.»

Mercedes-Pilot Lewis Hamilton pflichtet Vettel bei: «Es ist kein Geheimnis, dass wir vom Pirelli-Regenreifen überhaupt nicht begeistert sind. Ich



Die aktuellen Pirelli-Regenreifen kommen nur bei Extrembedingungen zum Einsatz

kann mich aber erinnern, dass ich mich mit den Bridgestone-Regenpneus viel besser gefühlt habe. Darüber müssen wir mit der FIA weiterdiskutieren.»

Rundschreiben an die Teams

Nach dem schweren Unfall von Jules Bianchi beim Grand Prix von Japan in Suzuka ist der Gesundheitszustand des 25-jährigen Franzosen weiterhin sehr kritisch, aber stabil. Bianchi kämpft im Krankenhaus in Yokkaichi weiter um sein Leben. Zum genauen Unfallhergang und den Umständen, die dazu führten, dass Bi-

anchi in Suzuka auf regennasser Strecke die Kontrolle über sein Auto verlor, gab es seit dem Japan-GP viele unterschiedliche Darstellungen. Marussia distanzierte sich letzte Woche in aller Form von den im Raum stehenden Vorwürfen, dass Bianchi vom Kommandostand aufgefordert worden sei, schneller zu fahren, um seinen 17. Platz gegen Marcus Ericsson (Caterham) zu verteidigen.

Um den Fakten lückenlos auf den Grund zu gehen, bat die FIA in einem Rundschreiben an die Teams um relevante Unterlagen und Daten. Der Fall

soll nochmals bis ins letzte Detail aufgerollt werden.

«Infolge des Unfalls von Jules Bianchi beim Grand Prix von Japan hat die FIA beschlossen, ein Unfallgremium ins Leben zu rufen. Ziel ist es, ein besseres Verständnis dieses Zwischenfalls zu erlangen und allenfalls Vorschläge für zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen an den Rennstrecken zu unterbreiten», heisst es in diesem Rundschreiben. Es geht um «alle Dokumente, Zeugenaussagen und alle anderen einschlägigen Informationen, die für das Unfallgremium von Interesse sein könnten». ♦

Nürburgring

Käufer in Finanznot

Die finanzielle Situation um Nürburgring-Käufer Capricorn ist unklarer denn je. Zudem sorgt nicht nur die Vergabe eines WEC-Renntermins für Verwirrung.

Robertino Wild, Inhaber von Capricorn, hat seinen Zweidrittel-Anteil am im März erworbenen Nürburgring in die Hände eines Treuhänders legen müssen. Dabei handelt es sich um Insolvenz-Sachwalter Jens Lieser, der Wild die Zahlung der zweiten Kaufpreis-Rate in Höhe von fünf Millionen Euro, die eigentlich am 30. Juli fällig gewesen wäre, bis zum 31. Oktober gestundet hatte.

Nachdem sich vereinbarte Sicherheiten als nicht entsprechend werthaltig herausgestellt hatten, handelte Lieser. Das restliche Drittel befindet sich in den Händen der Firma Getspeed und Inhaber Axel



Robertino Wild: In Geldnot?

Heinemann. Die finanziellen Schwierigkeiten der Nürburgring-Erwerber sorgen für neue Negativ-Schlagzeilen und Unsicherheiten an der Eifelstrecke. Verträge für bedeutende Motorsport-Veranstaltungen 2015 liegen deshalb vorerst auf Eis.

Noch kein DTM-Termin 2015

Nur für den Lauf der Langstrecken-WM (WEC) am 30. August 2015 gibt es einen Vertrag. Obwohl Robertino Wild und WEC-Geschäftsführer Gérard Neveu die Vereinbarung abweichend von allen Spielregeln der internationalen Terminvergabe trafen, verständigten sich DMSB, ADAC und Rennstrecke bei einem Treffen in Hockenheim im Sinne des Sports darauf, den von Audi und Porsche gewünschten WM-Lauf zu unterstützen und die sportrechtlichen Probleme zu lösen.

Für die Nürburgring-Rennen von DTM und ADAC GT Masters müssen entsprechend neue Termine gefunden werden. Damit steht der Durchführung des WEC-Laufs am 30. August 2015 nichts mehr im Wege – vorausgesetzt, den neuen Besitzern des Nürburgrings gelingt es, ihre offensichtlichen finanziellen Probleme zu regeln. ♦ GB

Formel 1/GP2/GP3/Renault 3.5

Drei-Auto-Plan sorgt für Stau

Die ungeklärte Diskussion um Drei-Auto-Teams in der Formel 1 ab 2015 wirkt bis in GP2 und Renault 3.5. Dort steht das Transferkarussell still und es droht der Verlust der besten Fahrer.

Daran hat sich nichts geändert: Die Formel-1-Teams Caterham und Marussia laufen seit Jahren auf dem Zahnfleisch. Inzwischen soll die Situation so prekär geworden sein, dass ihre Teilnahme an der WM 2015 ernsthaft in Frage gestellt wird. Deshalb will FI-Chefvermarkter Bernie Ecclestone nun vorsorgen. Wenn nur noch neun Teams am Start wären, hätte er

zwar immer noch die Mindestanzahl an Teilnehmern, die er gegenüber den Veranstaltern garantieren muss. Aber: Was ist, wenn noch ein Rennstall (Sauber oder Force India) wegbrechen würde?

Ecclestones Plan sieht laut neuen MSA-Informationen vor, dass nicht alle Teams drei Autos einsetzen müssen. Allein aufgrund der Kosten, die dadurch zusätzlich anfallen. Deshalb plant er mit drei Autos nur bei Red Bull, Ferrari, Mercedes, Williams und Lotus. Nicht vom Einsatz eines dritten Autos betroffen wären somit: Sauber, Force India, McLaren und Toro Rosso. Den Teams mit drei Au-

tos würden auch Auflagen bei den Fahrern gemacht. Im dritten Auto müsste ein Rookie sitzen.

Eingeschränkte Wertung

Das wäre für diese Teams allerdings kein Problem. Bei Mercedes würde Pascal Wehrlein Platz nehmen, bei Ferrari Raffaele Marciello, bei Lotus Esteban Ocon, bei Williams Felipe Nasr und bei Red Bull kämen der frischgebackene Renault-3.5-Meister Carlos Sainz jr. oder aber GP3-Leader Alex Lynn in Frage. Diese Fahrer würden – so wurde es bisher kolportiert – normal punkten. Allerdings nur für die Fahrer-WM, nicht

für das Konstruktors-Championat.

Ob diese Idee umgesetzt wird, ist im Moment weiterhin völlig offen. Bernie Ecclestone rechnet zurzeit wohl gerade aus, was günstiger und attraktiver ist: die zwei Hinterbänker überleben zu lassen oder den Einsatz eines dritten Autos bei fünf Top-Teams zu forcieren.

Fakt ist: Der Fahrermarkt ist daher blockiert, sowohl in der Formel 1 wie auch in den Nachwuchsklassen. Würde die Idee nämlich umgesetzt, gingen vermutlich auch GP2 oder Renault 3.5 die besten ihrer Fahrer verloren. ♦ CE

Lewis Hamilton macht nach seinem Sieg beim Russland-GP in Sotschi das Victory-Zeichen: Das Mercedes-Team hat die Konstrukteurs-WM 2014 gewonnen.

Team-Weltmeister Mercedes

Jetzt herrscht Erntezeit



SUTTON-IMAGES.COM

Von PETER HAAB

Darauf haben sie bei Mercedes fünf Jahre lang warten müssen. Aber seit dem Russland-GP in Sotschi steht das Team der Silberpfeile als Gewinner der Team-Weltmeisterschaft 2014 fest. Grund genug, um letzte Woche in Brackley und Brixworth ein wenig zu feiern. Mercedes-Motorsport-Chef Toto Wolff und Aufsichtsratschef Niki Lauda bedankten sich bei dieser Gelegenheit bei ihrer Belegschaft.

Kaum war der Titel in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft im Trockenen, schaute Nico Rosberg bereits wieder weit voraus: «In den vergangenen Jahren hat das ganze Team hart gearbeitet und wir haben uns Schritt für Schritt an die Spitze gearbeitet. Es war nicht immer leicht, denn wir hatten Phasen, wo die Weiterentwicklungen nicht das gebracht haben, was wir uns erhofft hatten. Jetzt wünsche ich mir, dass dies der Beginn einer langen Erfolgsära für die Silberpfeile ist.» Das hoffen Teams wie Red-Bull-Racing und Ferrari natürlich nicht. Denn die Überlegenheit der

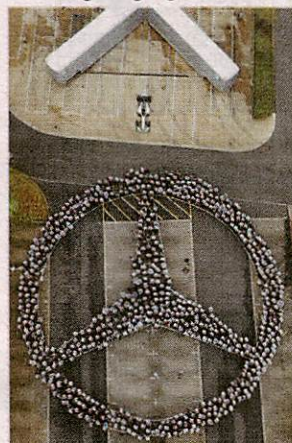
Werks-Mercedes war in der laufenden Saison erdrückend. Das beweisen ein paar Zahlen zu den zurückliegenden bisherigen 16 Saisonrennen:

Mit 13 Siegen und 35 Podestplätzen holte der Mercedes-Benz F1 W05 Hybrid 64 Prozent aller bislang in dieser Saison vergebenen WM-Punkte. Dazu kommen 16 Pole-Positions und 14 schnellste Rennrunden in 16 Rennen. Dabei lag bei 88 Prozent aller Rennrunden ein Silberpfeil in Führung.

Das Jahr 2014 stellt einen ganz besonderen Meilenstein für die Marke Mercedes dar: Seit dem ersten Formel-1-Grand-Prix-Sieg in Reims/F sind 60 Jahre vergangen. Die Geburt der Silberpfeile beim Eifelrennen 1934 liegt mittlerweile genau 80 Jahre zurück. Ausserdem feiert Mercedes-Benz in diesem Jahr 120 Jahre Motorsport, was die Saison 2014 zu einer würdevollen Hommage an die glanzvollen Erfolge der Silberpfeile früherer Zeiten macht.

Nico Rosberg, der noch immer Chancen auf den Fahrer-WM-Titel hat, freute sich: «Nun ist es also soweit. Wir stehen tatsächlich als Weltmeister hier! Darauf haben wir lange gewartet. Seit ich zu Beginn dieses Projekts im Jahr 2010 zum

Team gestossen bin, habe ich auf diesen Tag gewartet. Denn ich habe vom ersten Tag an immer an diese Truppe geglaubt. Es ist ein grossartiges Gefühl, ein Teil des Ganzen zu sein und nun endlich die Weltmeisterschaft gewonnen zu haben, und das auch noch auf überlegene Art und Weise. Ich möchte ein grosses Dankeschön an jeden Einzelnen für seine harte Arbeit aussprechen. Ich hoffe, dass sie diesen Moment geniessen und es noch viele weitere davon geben wird.» Am Montag und Dienstag vergangener Woche



Die Mitarbeiter in Brackley formierten sich zum Stern

besuchten die Mercedes-Fahrer Lewis Hamilton und Nico Rosberg gemeinsam mit der Teamleitung beide Werke. Lewis Hamilton hatte ebenfalls Mühe, die historische Bedeutung dieses Augenblicks zu erfassen: «Ich bin tatsächlich gerade ein wenig sprachlos. Es ist ein unglaubliches Gefühl, vor all diesen fantastischen Menschen zu stehen. Man muss fast einen Schritt zurücktreten und sich klar werden, was man gemeinsam erreicht hat. Ich weiss, dass es ein langer Weg war und viele im Team harte Zeiten durchleben mussten, um die Basis für den heutigen Tag zu legen. Für all diese harte Arbeit bin ich euch wahnsinnig dankbar. Die vergangenen beiden Jahre waren die besten meines Lebens – und der Grund dafür sind all jene Menschen, die hier stehen. Der Einsatz und die Synergien sind hier anders als alles, was ich je zuvor gesehen habe.» Und dann liess Hamilton auch noch anklingen, dass er nicht beabsichtigt, das Mercedes-Team schon bald zu verlassen: «Ich freue mich auf die Zukunft.»

Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff ist am Sonntagabend des Russland-GP nach eigenen Angaben eine grosse

Last von den Schultern gefallen. Entsprechend glücklich präsentierte er sich anfangs vergangener Woche vor seiner versammelten Belegschaft.

Dank an Ross Brawn

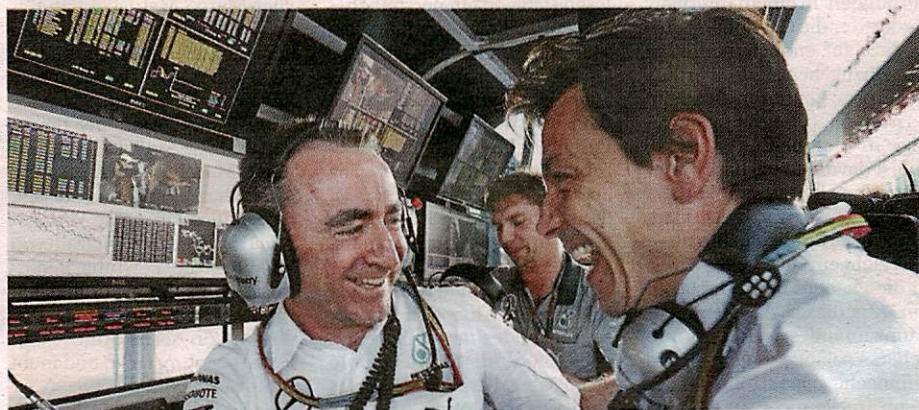
«Was für ein Moment», schwärmte Wolff. «Als ich nach dem Russland-Grand-Prix in die Fabrik in Brackley gefahren bin, erinnerte ich mich an meinen Amtsantritt beim Team zurück.» In der lockeren Feierlaune verteilte der Mercedes-Motorsportchef gleich haufenweise Blumen an seine Mitarbeiter. «Ich erinnere mich, wie mich damals jeder, den ich getroffen habe, inspiriert hat. Seitdem ist kein Tag vergangen, an dem ich nicht durch die Fabrik gegangen bin und die gleiche Inspiration verspürt habe. Wir haben eine sehr intelligente, hart arbeitende Truppe. Den ersten Konstrukteurs-Weltmeistertitel für Mercedes-Benz zu gewinnen ist ein enorm stolzer Moment für uns alle. Es ist die Gelegenheit, um den Anteil eines jeden Einzelnen an dieser Mannschaftsleistung anzuerkennen. Angefangen bei Ross Brawn, der eine Inspirationsfigur für das Team war und den Grundstock für unseren derzeitigen Erfolg gelegt hat.» ♦



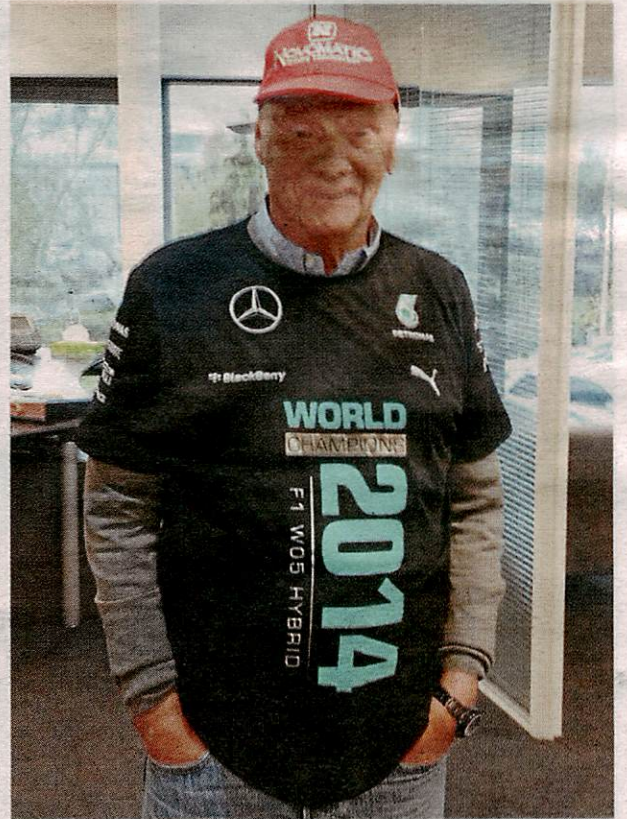
Nico Rosberg und Lewis Hamilton: Ein Selfie in Brackley mit der Belegschaft im Hintergrund



Lewis Hamilton mit Toto Wolff: Dem Mercedes-Sportchef ist die grosse Erleichterung anzusehen



Die zwei Lenker an der Spitze: Technik-Chef Paddy Lowe und Mercedes-Sportchef Toto Wolff



Niki Lauda im T-Shirt des Konstrukteurs-Weltmeisters 2014

Niki Lauda

«Sieg wird schwieriger»

In den Tagen nach dem Russland-GP in Sotschi war beim Mercedes-Team vor allem feiern angesagt. Doch Niki Lauda erwähnte bei seiner Dankesrede auch die letzten drei Rennen der Saison 2014. Er will seinen beiden Piloten gleichwertiges Material für den Kampf um die Fahrer-WM-Krone zur Verfügung stellen.

Niki Lauda, der Aufsichtsratsvorsitzende des Mercedes-Formel-1-Teams, konnte seinen Stolz nur schlecht verbergen. Normalerweise ist er der Typ des kühlen Analytikers. Doch nach dem Gewinn der Team-WM bedankte sich der 65-jährige Wiener überraschend emotional bei den Belegschaften in den Mercedes-Fabriken in Brackley und Brixworth. «Ich bin sehr glücklich, heute hier vor allen stehen zu dürfen. Vor vielen Jahren habe ich selbst als Rennfahrer um den Gewinn der Weltmeisterschaft gekämpft. Mal gewinnt man, mal verliert man. Aber man gibt niemals auf, bis man eines Tages Weltmeister ist. Am Abend meines Titelgewinns dachte ich, dass vor allem ich selbst eine gute Leistung gebracht habe, als ich

mit den Weltmeistertitel eingefahren habe.» Lauda weiter: «Wenn ich jetzt hier vor euch stehe, ist das eine ganz andere Erfahrung. Jeder einzelne von uns darf sich nun Weltmeister nennen. Denn wir alle haben zusammengearbeitet und sind zum Siegerteam geworden.» Im allgemeinen Jubel erinnerte Lauda aber daran, dass die Saison noch nicht gelaufen ist: «Noch stehen drei Rennen an und wir müssen weiter Gas geben, um sicherzustellen, dass unsere beiden Fahrer im Kampf um den WM-Titel die gleiche Chance erhalten. Danach müssen wir noch härter arbeiten, um Jahr für Jahr weiter siegen zu können. Denn das wird jetzt immer schwieriger.»

Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG, war natürlich genauso erfreut wie Niki Lauda: «Es erfüllt uns mit Stolz und grosser Zufriedenheit, zum ersten Mal mit einem Silberpfeil die FIA-Formel-1-Konstrukteurs-Weltmeisterschaft gewonnen zu haben. Für einen Hersteller wie Mercedes-Benz ist es zudem von ganz besonderer Bedeutung, dieses Ziel in einem Jahr des technologischen Umbruchs zu erreichen.» ♦ PH



Sebastian Vettel im F1-Ferrari: Das gab es bisher nur beim PR-Termin mit einem alten Auto von Gerhard Berger

Vettel/Ferrari

Nur kurze Schonzeit

Von ELMAR BRÜMMER

Erst 2015 fährt Sebastian Vettel für Ferrari statt für Red Bull. Doch schon heute steht der viermalige Weltmeister bei seinem neuen Team arg unter Zugzwang.

Die Arbeitsteilung kommt nicht von ungefähr: Luca di Montezemolo kann bei seinem Abschied wenigstens noch ein bisschen Aufmerksamkeit erzielen, indem er bestätigt, dass Fernando Alonso Ferrari verlassen wird. Dann tritt der Markgraf ab. Die strahlende Verkündung des seit September anbahnenden Wechsels von Sebastian Vettel zur Scuderia behält sich natürlich der neue starke Mann in Turin und Maranello, Fiat-Superpräsident Sergio Marchionne, vor.

Der Italo-Kanadier war die treibende Kraft hinter Sebastian Vettels sensationellem Transfer. Es ist eine alte Weisheit aus der Wirtschaft, die der Manager in seinem F1-Team angewandt hat: «Kannst du deinen Gegner nicht besiegen, dann kaufe ihn.» Darauf hätte Ferrari natürlich schon ein, zwei Jährchen früher kommen können. Nur damals war der Glaube an Alonso, an Montezemolo

und die eigene Stärke noch gross – und Vettel bei Red Bull noch glücklich. Diesen Frühherbst aber hatten die Sensoren der Ferrari-Späher Alarm geschlagen, Vettels zunehmende Unzufriedenheit bei Red Bull registriert, die längst zur Entfremdung geführt hatte. Der Vierfach-Weltmeister wurde damit gelockt, dass ihm jeder Wunsch von den Lippen abgelesen werde – solange sich nur der Erfolg einstelle.

An diesem Punkt wird die wahre Dimension klar, die die Neuordnung der Machtverhältnisse bei Ferrari und in der Formel 1 gleichermaßen bedeutet: Natürlich stimmt die Parallele zu Michael Schumachers Wechsel 1995/96 immer noch, allerdings bleibt Vettel als rasender Siegfried viel weniger Zeit als Schumi damals – der immerhin fünf Jahre gebraucht hat, um mit einer komplett umstrukturierten Mannschaft den ersehnten Fahrertitel zu holen.

Sebastian Vettel hat nun für seine «Operation Campione» maximal drei Jahre. So lange, wie die voraussichtlich letzte Amtsperiode Marchionnes dauert. In dieser will der aus Fiat und Chrysler und einem weiteren Grosskonzern die grösste Autoschmiede der Welt

geformt haben – und selbstverständlich seine Ära auch mit der Formel-1-Weltmeisterschaft krönen. Für Sebastian Vettel wird der Druck daher enorm. Er muss schnellstmöglich zeigen, dass er der erfolgreiche Mannschaftskapitän ist, den Ferrari sucht. Alonsos fünf Ferrari-Jahre erscheinen dagegen als bequeme Zeitspanne.

Gnadenloses neues Regiment

Sergio Marchionne hat nun bei den Fahrern seinen Wunschkandidaten. Und er hat diese Wahl gleich mit einem Wunschprogramm für die zutiefst verunsicherte Rennmannschaft verbunden. In einem Interview forderte er die Gestione Sportiva dazu auf, endlich mehr Risiken einzugehen, und – wörtlich – ein paar Leuten in den Hintern zu treten. Es gibt nicht wenige in Maranello, die grosse Angst davor haben, dass dieser Tritt sie selbst treffen könnte. Und genauso war diese klare Ansage vermutlich gemeint.

Es zieht ein ganz neues Klima in die ehemals heiligen Hallen ein. Mit dieser Art Regiment kann zumindest Vettel gut umgehen – solange es gemeinsam vorangeht. «Ferrari, das auf der Rennstrecke nicht gewinnt, ist für mich nicht Ferrari», sagt

Marchionne ketzerisch, «deshalb muss sich jetzt radikal etwas ändern. Und wir müssen das, was getan werden muss, schnell tun. Das kann schiefgehen, aber wir haben auch nichts mehr zu verlieren.» Eine Phase der Siegllosigkeit wie derzeit (Alonsos letzter GP-Sieg stammt aus dem Frühjahr 2013) werde er nicht lange akzeptieren. 2014 droht der Scuderia die erste sieglose Saison seit 1993.

«Ich kann mit Pech leben, aber das kann dauerhaft natürlich kein Element in der Struktur einer Marke wie Ferrari sein. Es muss vorwärtsgehen!» Aussagen Marchionnes wie die lesen sich wie ein persönliches Navi für Vettel, seinen Schicksalsgenossen. Siegen ist keine Option, sondern ein Muss. Vielleicht genau das, was der nach dem Frust bei Red Bull als neue Lust braucht. Erfolge mit Ferrari hätten eine ganz neue, ganz andere Qualität. Allerdings ist die Chance, in ein Haifischbecken zu geraten, in Maranello grösser als in Milton Keynes.

Aber: Vettel hat mit dem gescheiterten Alonso ja ein abschreckendes aktuelles Beispiel. Luca di Montezemolo verrät über Fernando Alonsos Anti-Ferrari-Motive: «Erstens will er ein anderes Umfeld.

Zweitens ist er in einem Alter, in dem er nicht mehr darauf warten kann, wieder gewinnen zu können.»

Nachdem die neuen Fiat-Aktien an der Wall Street gehandelt wurden, richtet sich Marchionnes Aufmerksamkeit mehr auf die Boxengasse. Natürlich wird das nicht nur technisch, sondern auch politisch. Ferrari hat die Komplexität der Hybrid-Turbos schlichtweg unterschätzt. Drei Jahre eingefrorene Motoren würden eine enorme Hypothek bedeuten, der Druck auf Technikchef Allison wie auf Vettel würde noch stärker. Und: Übergangsteamschef Marco Mattiacci hätte es auch nicht leichter, einen neuen sportlichen Leiter zu finden, auch wenn Ross Brawn immer noch eine Option ist.

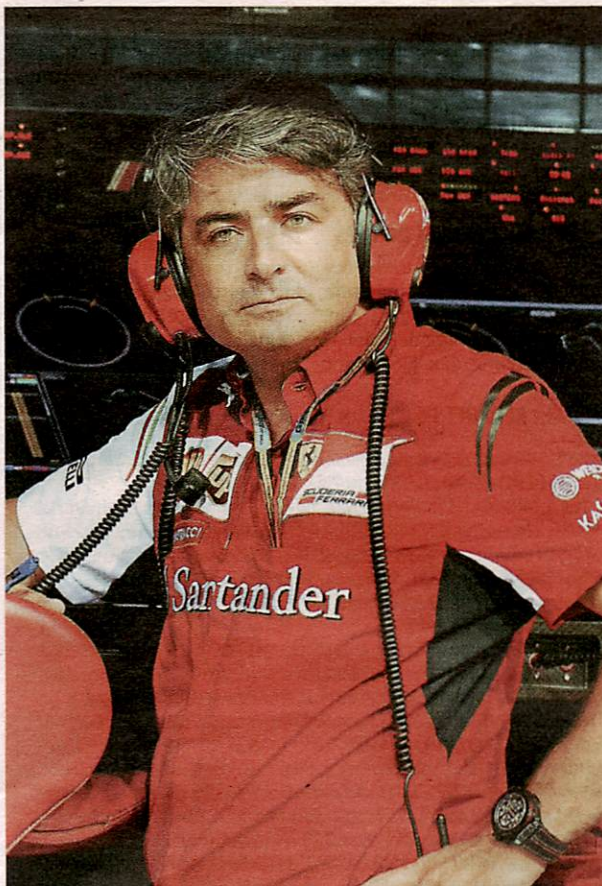
Der Traum von einer neuen Ferrari-Sieg-Ära basiert auf einem Marchionne-Alptraum: «Man hat mir immer gesagt, dass Rennsport keine Wissenschaft ist, weil eine Vielzahl von Faktoren die Leistung beeinflusst. Und dann komme ich nach Monza und sehe, dass in den ersten sechs Autos kein Ferrari-Motor steckt, und mein Blutdruck explodiert.» So ist das eben bei Ferrari: Alles eine Frage des Herzblutes. ♦



In Zeitnot: Ferraris neuer Chef Sergio Marchionne



Müssen bald siegen: Vettel und Neu-Teamkollege Räikkönen



Übergangsteamchef: Marco Mattiacci sucht seinen Nachfolger

Vettel/Red Bull

Kalte Liebe rostet verdammt schnell

Von ELMAR BRÜMMER

Noch dreimal startet Sebastian Vettel für Red Bull. Die Stimmung ist nach ihrer Scheidung nicht die beste.

Aus Vett Bull wird also wieder Red Bull. Die Liebe ist erkaltet, was an jedem Wort und an der ganzen Tonlage nicht erst in Sotschi beim bisher letzten GP der Saison 2014 spürbar war. Sebastian Vettel macht aus seiner Unzufriedenheit jetzt, wo er sich für Ferrari entschieden hat, keinen Hehl mehr. Die Technik, die Taktik, das Teamwork – alles ist nicht mehr das, worauf er vor einem Jahr noch so ausserordentlich stolz war.

Er hat, aus seiner Sicht, Recht damit. Ehrlich zu sein, das ist ihm immer wichtig, und dann gilt das eben auch für die aktuelle Gefühlswelt. Aber: Er muss aufpassen, dass er nicht den Eindruck der Undankbarkeit erweckt, im ersten Jahr seiner Formel-1-Karriere, in dem es einmal nicht bergauf geht. David Coulthard, der auch nach seiner aktiven Laufbahn Red-Bull-Botschafter geblieben ist, warnte den Heppenheimer vor Kameras: «Man gehört als Fahrer immer zu einem Team. Es wäre nur fair, wenn er nach vier erfolgreichen Jahren auch jetzt etwas zurückgibt.» Und nicht bloss Kritik.

Andererseits darf sich, muss sich, wird sich Sebastian Vettel fragen, ob Red Bull Racing tatsächlich genug getan hat, um seinen kriselnden Champion im richtigen Moment zu stüt-

zen. Vielleicht beruht die Erkaltung der Leidenschaft füreinander tatsächlich auf Gegenseitigkeit – inzwischen ist müssig, bei wem sie angefangen hat. Red Bull geht mindestens ein so grosses Risiko ein wie Vettel und Ferrari (siehe Story links). Das Tempo, mit dem Daniel Ricciardo befördert wurde, kann man noch verstehen. Fl-Rookie Daniil Kvyat upzugraden ist auch verständlich, zumindest aus Talentsucher Helmut Markos Sicht. Offenbar konnte man das Dietrich Mateschitz

«Weder Richtigkeit noch Notwendigkeit zu intervenieren.»

DIETRICH MATESCHITZ

auch gut verkaufen. Die Abschiedsworte des Dosen-Obersten dürfen durchaus auch so interpretiert werden, dass da die Enttäuschung mitschwingt, auch wenn man gar nicht erst probiert habe, Vettel umzustimmen: «Wir sahen weder eine Richtigkeit noch Notwendigkeit darin zu intervenieren, zumal mit dieser Rochade ja auch sehr hohe finanzielle Einsparungen verbunden sind und meiner Meinung nach die kommende Fahrerhochade auch einiges zur Spannung in der nächsten Saison beitragen

wird.» Zehn Minuten, nicht mehr, soll die Besprechung zur drastischen Umbildung der Fahrerpaarung gedauert haben.

Risiko für Teamboss Horner

Red Bull mag versuchen, in der Rolle des Underdogs die Sportart Formel 1 für das eigene Zielpublikum, das sonst eher auf Abenteuerunterhaltung steht, interessant zu machen. Sebastian Vettel hat in dieses Schema nach dem ersten Titelgewinn nie mehr so richtig reingepasst.

Für Strahlemann Ricciardo wird das jetzt der nächste Schritt zur Mannwerdung im Motorsport: Er muss cool bleiben, vor allem aber erfolgreich. Trotz des technischen Rückstands, trotz der Umbauten im Team. Das ist eine grosse Aufgabe für ihn ebenso wie für Christian Horner. Der Teamleiter wird sich, falls es in absehbarer Zeit nicht so laufen sollte wie erhofft, viele Fragen stellen lassen müssen.

Vor allem die, warum er nicht die Missstimmung bei den anderen Champion-Fahrern erkannt und genutzt hat, wie es Ferrari bei Vettel tat. Zu verschiedenen Zeitpunkten dieser Saison wären Fernando Alonso, Jenson Button und auch Lewis Hamilton zumindest ernsthaften Verhandlungen nicht abgeneigt gewesen. Dass Vettel auch nicht schon bei den Nachsaison-Tests in Abu Dhabi für Ferrari freigegeben wird, ist zwar vertraglich voll korrekt, sagt aber auch viel über dieses abrupte Ehe-Aus. ♦



Typisch 2014: Vettel fuhr in den meisten Rennen hinter Red-Bull-Neuzugang Ricciardo her

Worldseries by Renault Jerez

Meister trotz falschem Fisch

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Carlos Sainz jr. hat als erster Red-Bull-Junior die Renault 3.5 gewonnen. Roberto Merhi, sein letzter verbliebener Widersacher, wurde am Start abgeräumt.

Carlos Sainz jr. reiste sehr entspannt nach Jerez. Sechs Punkte trennten ihn vom Titel in der Renault 3.5. Und auch die hätte er nur holen müssen, wenn sein Landsmann Roberto Merhi beide Rennen gewonnen hätte. Alles sah also nach Sainz-Festspielen in Andalusien aus. Doch ganz so entspannt war die Angelegenheit dann doch nicht.

Sainz jr. kam am Freitag bless zur Rennstrecke. Ein «falscher Fisch» hatte ihm gehörig den Magen verdorben. «Doch das hatte nichts mit SP15 zu tun», meinte Sainz sr. «Im Quali war einfach der Wurm drin.» Die Dams-Autos fanden keinen Grip.

Der Schaden für «El Matador 2» hielt sich zum Glück in Grenzen. Auch Merhi hatte Probleme. An seinem Auto war das Differenzial verkehrt eingebaut. Der 23-Jährige aus Castellón de la Plana startete nur von SP10. Und weit kam er nicht (s. Nachgehakt). Beim Abbremsen der ersten Kurve schoss ihn William Buller ab. Der Brite hatte die Kontrolle über sein Auto verloren, weil er Marlon Stockinger übers rechte Vorderrad gefahren war. Merhi steckte im Kiesbett und verwarf die Hände. Sainz jr. stand nach 500 Metern als Meister fest. Der Ausgang des Rennens (Sieger Will Stevens) war zweitrangig.

Zusammen mit Vater Carlos, dem zweimaligen Rallye-Champion, feierte die Dams-



Gewinn als erster Red-Bull-Junior die Renault 3.5: Carlos Sainz jr.

Truppe hinterher in der Boxengasse den zweiten Titel in Folge. «Ich bin einfach nur glücklich, dass ich es geschafft habe», sagte der neue Meister. Und Sainz sr. ergänzte stolz: «Man darf nicht vergessen, dass er der erste Red-Bull-Junior ist, der diesen Titel geholt hat.»

Wie es mit Sainz jr. weitergeht, wollte in Jerez niemand verraten. Die Türe zur Formel 1 (Toro Rosso) steht offen. Auch in der GP2 gibt es Interessen-

ten. Vieles hängt aber von den Plänen von Bernie Ecclestone ab (s. Seite 3). Wird die Idee mit einem dritten Auto tatsächlich umgesetzt, könnte Sainz jr. auch direkt bei Red Bull landen.

Von höheren Aufgaben träumt auch Zoël Amberg. Doch Jerez war für den Innerschweizer erneut keine Reise wert. Verkehrt im Quali machte ihn in Lauf 1 (P12) einen Strich durch die Rechnung. Für das zweite Rennen (Sieger Oliver Rowland)

NACHGEHAKT BEI Roberto Merhi

(23/E). Der im Titelkampf unterlegene Caterham-Testpilot über das Rennen in Jerez und seine Chancen in der Formel 1.



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

? Du bist mit theoretischen Chancen zum Finale nach Jerez gereist. Hast du wirklich noch an die Wende geglaubt? Ja, obwohl ich natürlich wusste, dass ich Schützenhilfe brauchen würde. Aber abgerechnet wird immer erst am Schluss.

? Oder in der ersten Kurve... Du sagst es. Ich war im Quali nur Zehnter, lag aber deutlich vor Sainz. Und mein Start war sehr gut. Doch als ich am Ende der Geraden einlenken wollte, kam Buller von rechts und räumte mich einfach ab.

? Was ist dir durch den Kopf gegangen? Das dürftest du gar nicht schreiben. Also behalte ich es für mich. Es war auf jeden Fall kein sehr intelligentes Manöver. Und ich war stinksauer darüber.

? Hättest du Siegchancen gehabt? Schwer zu sagen. Ich wäre sicher irgendwo auf P4 oder P5 aus der ersten Runde zurückgekommen. Vielleicht wäre ich aufs Podest gekommen. Aber ich hätte ja gewinnen müssen, um die Entscheidung aufs zweite Rennen zu vertagen.

? Tröstest du dich damit, dass du bald wieder im F1-Auto sitzt? Trost würde ich nicht sagen. Und ich habe den Titel ja auch nicht in Jerez verloren. Ich glaube, ich habe mit einem tollen Zwischenspur die Meisterschaft lange offen gehalten.

? Testest du in Austin wieder für Caterham? Ich bin auf Abruf. Wenn sie mich brauchen, bin ich bereit.

? Und nächstes Jahr? Wenn ich das wüsste. Aber das Ziel ist ganz klar die Formel 1.

qualifizierte sich Amberg als Sechster, wurde aber wegen Blockierens von Jazeman Jaafar auf SP8 zurückversetzt. Im Rennen streikte die Kupplung – und Amberg fiel beim Boxenstopp ans Ende des Feldes zurück.

2-Liter: Wieder Nyck de Vries

Im 2-Liter-Eurocup war der bereit als Meister feststehende Nyck de Vries einmal mehr top. Im ersten Heat rang der McLaren-Schützling den Norweger

Dennis Olsen nieder. Im zweiten Rennen wurde er hinter George Russell Zweiter.

Der schnelle Schweizer Kevin Jörg hatte im ersten Lauf viel Glück. Bei einer Kollision mit Ben Barnicoat ging das Monaco kaputt. Jörg musste für das zweite Rennen im «Ersatzauto» von Louis Delétraz Platz nehmen. Damit wurde er Vierter. «Der Luftdruck hat nicht gepasst. Ich hatte hinten zu wenig Grip», meinte Jörg. ♦

FORMEL RENAULT 3.5 / Resultate

Jerez/E, 4,428 km, 1. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 27 Rdn.; 21 Fahrer gestartet, 16 gewertet; 2. Lauf à 40 min (+1 Rd.) = 26 Rdn.; 21/15; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken

1. Lauf: 1. Will Stevens (GB/Strakka) in 42:03,815 min (= 170,5 km/h); 2. Oliver Rowland (GB/Fortec) +0,078; 3. Sergey Sirotkin (RUS/Fortec) +0,493; 4. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +9,079; 5. Beitske Visser (NL/AVF) +21,877; 6. Pierre Gasly (F/Arden) +22,165; 7. Meindert van Buuren (NL/Pons) +27,034; 8. Norman Nato (F/Dams) +33,933; 9. Marco Sörensen (DK/Tech1) +37,496; 10. Matias Laine (FIN/Strakka) +38,600; – Ferner: 12. Zoël Amberg (CH/AVF) +47,403; 15. Carlos Sainz (E/Dams) +59,692; out: marlon Stockinger (RP/Lotus).

2. Lauf: 1. Oliver Rowland (GB/Fortec) in 42:09,126 min (= 163,9 km/h); 2. Nicholas Latifi (CAN/Tech 1) +7,703; 3. William Buller (GB/Arden) +15,879; 4. Pierre Gasly (F/Arden) +16,608; 5. Sergey Sirotkin (RUS/Fortec) +18,752; 6. Pietro Fantin (BR/Draco) +21,269; 7. Oscar Tunjo (CO/Pons) +21,730; 8. Matthieu Vaxivière (F/Lotus) +22,349; 9. Marlon Stockinger (RP/Lotus) +22,751; 10. Norman nato (F/Dams) +24,573; 11. Carlos Sainz jr. (E/Dams) +25,243; – Ferner: 14. Zoël Amberg (CH/AV) +30,636. Endstand nach 17 Läufen: 1. Sainz 227 Punkte; 2. Gasly 192; 3. Merhi 183; 4. Rowland 181; 5. Sirotkin 132; 6. Stevens 122; 7. Nato 89; 8. Vaxivière 83; 9. Stockinger 73; 10. Jaafar 73; 11. Amberg 66; 12. Sörensen 44; 13. Laine 40; 14. Martsenko 36; 15. Fantin 34; 16. Buller 30; 17. Ghiotto 26; 18. Stanaway 21 – Teams: 1. Dams 316; 2. Fortec 313; 3. Arden 222; 4. Zeta 183; 5. Lotus 177; 6. Strakka 162; 7. AVF 77; 8. ISR 75; 9. Tech 1 64; 10. Draco60; 11. Comtec 38; 12. Pons 32. Internet: www.worldseriesbyrenault.fr/de



Die Entscheidung nach 500 Metern: William Buller schießt nach links und räumt Roberto Merhi ab

Formel-3-EM Hockenheim

Nicht scharf auf Vize

Von ANNETTE LAQUA

Beim Finale der Formel-3-Europameisterschaft in Hockenheim stellten sich nur noch zwei Fragen: Wer wird Vize-Meister und wer sichert sich den Titel des besten Teams? Fakt ist: Europameister Esteban Ocon und sein Team waren so schlecht wie nie.

Für den zweiten Platz der Gesamtwertung kamen noch Max Verstappen, Tom Blomqvist und Lucas Auer in Frage, wobei Auers Chancen eher theoretischer Natur waren. Nach den beiden Zeittrainings kristallisierte sich dann eine Tendenz zugunsten von Blomqvist heraus, der vor dem Finalwochenende noch drei Zähler hinter dem Niederländer lag: Zwei Pole-Positions und ein dritter Rang im Gegensatz zu den Startplätzen 1, 9 und 7 seines Rivalen brachten den Sohn von Stig Blomqvist in eine gute Position.

Lauf 1 sah Sieger Max dann zwar noch zwei Ränge vor dem drittplatzierten Blomqvist, aber danach lief es nicht mehr perfekt für den jüngsten Formel-1-Piloten aller Zeiten. Denn während sich der Brit mit schwedischen Wurzeln über zwei weitere Podestplätze freuen durfte, beendete Verstappen seine erste Formel-Saison mit den Positionen 5 und 6. Damit sicherte Blomqvist sich den Vize-Titel, auf den er gar nicht so



Quizfrage - was hat Tom Blomqvist wohl mehr gefreut? Das Gridgirl oder die Vizemeisterschaft?

scharf war. «Mein Ziel war eigentlich der Meistertitel», so der Schützling des Teams Jagonya Ayam with Carlin, der beim Finale vor allem Spass haben wollte. Der unterlegene Verstappen nahm seine Niederlage gelassen: «Meine Saison war mehr als gut. Wenn mir das vor der Saison einer angeboten hätte, hätte ich es sofort unterschrieben. Ausserdem habe ich die meisten Siege der Saison erungen, und das bedeutet mir auch etwas.»

Vergebliche Punktejagd

Blomqvists drei Podestbesuche von Hockenheim reichten sei-

nem Team Jagonya Ayam with Carlin nicht aus, um die Konkurrenz von Prema in der Teamwertung vom ersten Platz zu verdrängen. Und das, obwohl die erfolgsverwöhnten Italiener sich beim Finale nicht mit Ruhm bekleckerten.

Insgesamt nur 24 Punkte sammelten Formel-3-Europameister Esteban Ocon und Ferrari-Junior Antonio Fuoco: Schlechter war die Prema-Ausbeute an einem Rennwochenende noch nie. «Es lief einfach nicht, und wir wissen nicht, woran es lag», fasste Ocon zusammen. «Aber lieber ein schlechtes Wochenende in Hockenheim und Rang

1 in der Europameisterschaft als ein gutes Finale und P2 in der Gesamtwertung.»

Nicht grundlos besser

Mit drei Podiumsbesuchen beim Finale in Hockenheim, davon einem Sieg, verabschiedete sich auch Lucas Auer in die Winterpause. Nach seinem eher enttäuschenden Imola-Auftritt eine Woche zuvor fand der Mücke-Pilot einen einfachen Grund für seine Steigerung: «Es liegt am Hockenheimring. Ich mag diese Strecke und mein Team ist hier üblicherweise auch immer sehr schnell.» ♦

FORMEL-3-EM / Resultate

Hockenheim/D; 4,574 km; Wetter/Piste: Sa/So sonnig/trocken
 1. Lauf (22 Runden = 100,628 km, 25 Fahrer gestartet, 22 gewertet)
 1. Max Verstappen (NL/Amersfoort) in 34:20,525 min (= 175,810 km/h); 2. Lucas Auer (A/Mücke) +3,783; 3. Tom Blomqvist (GB/Jagonya Ayam with Carlin) +10,143; 4. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +11,659; 5. Felix Rosenqvist (S/Mücke) +14,467; 6. Jordan King (GB/Carlin) +16,260; 7. Esteban Ocon (F/Prema) +18,622; 8. Gustavo Menezes (USA/Amersfoort) +22,142; – Ferner: 18. Sandro Zeller (CH/Zeller) +1:01,137.
 2. Lauf (19 Runden = 86,906 km, 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet)
 1. Tom Blomqvist (GB/Jagonya Ayam with Carlin) in 30:37,664 min (= 170,250 km/h); 2. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +3,903; 3. Lucas Auer (A/Mücke) +5,283; 4. Esteban Ocon (F/Prema) +5,986; 5. Max Verstappen (NL/Amersfoort) +8,093; 6. Felix Rosenqvist (S/Mücke) +9,418; 7. Roy Nissany (ISR/Mücke) +12,165; 8. Tatiana Calderon (CO/Zeller) +13,469; – Ferner: 21. Sandro Zeller (CH/Zeller) +39,896.
 3. Lauf (21 Runden = 96,054 km, 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet)
 1. Lucas Auer (A/Mücke) in 34:16,838 min (= 168,119 km/h); 2. Jordan King (GB/Carlin) +3,380; 3. Tom Blomqvist (GB/Jagonya Ayam with Carlin) +4,574; 4. Felix Rosenqvist (S/Mücke) +7,906; 5. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +8,707; 6. Max Verstappen (NL/Amersfoort) +12,635; 7. Esteban Ocon (F/Prema) +13,810; 8. Sean Gelael (RI/Jagonya Ayam with Carlin) +19,055; – Ferner: 17. Sandro Zeller (CH/Zeller) +46,500.
Endstand nach 33 Läufen: 1. Ocon 478 Punkte; 2. Blomqvist 420; 3. Verstappen 411; 4. Auer 365; 5. Fuoco 255; 6. Giovinazzi 238; 7. King 217; 8. Rosenqvist 198; 9. Dennis 174; 10. Latifi 128; 11. Menezes 91; 12. Serralles 82; 13. Jones 70; 14. van de Laar 38; 15. Calderon 29; 16. Gilbert 28; 17. Nissany 26; 18. Gelael 25; 19. Ferrucci 24; 20. Szymkowiak 17; – Teams: 1. Prema 740; 2. Jagonya Ayam 704; 3. Mücke 605; 4. Amersfoort 539; 5. Carlin 418; 6. West-Tec 130; 7. Fortec 75; 8. Zeller 49; 9. Eurointernational 36; 10. ThreeBond 23.
 Internet: www.fiaf3europe.com



Noch ein Sieg: Max Verstappen triumphierte im ersten Durchgang



Unterstützung: Gerhard Berger mit Laufsieger und Neffe Auer

NACHRICHTEN
Brasilia-Termin steht – Dubai noch offen

IndyCar Die ersten Daten für 2015 stehen fest. Das neu in den Kalender aufgenommene Rennen in Brasilia wird am 8. März stattfinden. Noch ist unklar, ob dieses Rennen der Auftakt zur neuen Saison wird oder ob davor noch ein Lauf in Dubai ausgetragen wird.

Status Grand Prix übernimmt Caterham

GP2 Jetzt ist es offiziell: Status hat das Team Caterham in der GP2 übernommen. Noch vor dem Finale in Abu Dhabi wird das Team ins Hauptquartier nach Silverstone umziehen. An der Fahrerpaarung (Haryanto/Gasly) wird sich vorerst nichts ändern. Status ist damit das sechste Team (nach ART, Arden, Hilmer, Carlin und Trident), das zweigleisig fährt.

Renault kehrt nach Le Mans zurück

Worldseries by Renault Der Kalender für 2015 steht: 25./26. 4. Motorland Aragón (E); 24. 5. Monte Carlo (MC, nur 3.5-Klasse); 30./31. 5. Spa-Francorchamps (B); 13./14. 6. Budapest (H); 27./28. 6. Spielberg (A, nur 3.5); 29./30. 8. Silverstone (GB); 12./13. 9. Nürburgring (D); 26./27. 9. Le Mans (F) und 17./18. 10. Jerez (E).

Siege für Kiss und Michimi in Estoril

AutoGP Tamas Pal Kiss (H) und Shinya Michimi (J) heissen die Sieger der Finalläufe in Estoril. Der Deutsche Markus Pommer beendete Durchgang 1 als Dritter und belegt in der Endabrechnung den dritten Schlussrang.

Britische Formel 3 gibt es nicht mehr

Formel 3 Schlechte Nachrichten aus England. Die britische Formel 3 wird es 2015 nicht mehr geben. Die Teilnehmerzahl war in dieser Saison schon vernichtend klein.

Nigel Melker erster Meister in neuer Serie

Acceleration Nigel Melker hat mit zwei Siegen in Assen den Titel in der Acceleration 2014 sichergestellt. Der Deutsche Sebastian Balthasar belegte die Plätze 7 und 9. ♦ CE/AL

Langstrecken-WM

Suche nach dem Speed

Von GUSTAV BÜSING

Nach dem glasklar verlorenen Rennen in Fuji ist Audi noch immer mit der Ursachenforschung beschäftigt.

Für Benoît Tréluyer lag's einerseits daran, dass es im Rennen nicht gelang, die Reifen zum Arbeiten zu bringen – nicht zuletzt auch wegen der unerwartet niedrigen Temperaturen. Andererseits war sich der Franzose sicher, dass Fuji nicht der ideale Kurs für die R18 e-tron quattro war: «Unsere Domäne sind die schnellen Kurven, doch davon gibt es in Fuji nur zwei.»

Ein Audi-Insider ist sich da nicht so sicher: «In Japan haben wir die Realität gesehen. Wenn es keine ungewöhnlichen Einflüsse gibt, werden auch die restlichen Saisonrennen nicht viel anders verlaufen. Dafür war der Abstand zu Toyota viel zu gross.»

In der Tat fuhr der siegreiche Toyota im Durchschnitt der 50 schnellsten Runden 1.28,241 Minuten, während der schnellere der beiden Audi nur auf 1.29,382 Minuten kam. Dazwischen platzierte sich noch der Porsche 919



Fahren in Fuji lediglich der Konkurrenz hinterher: Die beiden Werks-Audi R18 e-tron quattro

Hybrid mit der Startnummer 20, der auf einen Wert von 1.28,877 Minuten kam.

Lotus für Shanghai wieder fit

Eine Differenz von 1,141 Sekunden über die 50 schnellsten Runden oder von rund einer Sekunde über die Renndistanz bei komplett trockenen Verhältnissen wird für Audi fast unmöglich zu kompensieren sein,

selbst wenn die Strecken in Shanghai, Bahrain und São Paulo günstigere Voraussetzungen bieten sollten.

Der in Fuji wegen eines Benzinlecks in Flammen geratene CLM P1/01 der Mannschaft von Romulus Kolles ist nicht so stark beschädigt worden wie befürchtet. Einsatzleiter Boris Bernes bestätigte MSa, das Auto sei reparabel und das

Team würde alles daran setzen, um in Shanghai wieder am Start zu stehen. Dort wird das Feld voraussichtlich aus 29 Autos bestehen.

Wie attraktiv die WEC offenbar inzwischen gesehen wird, beweist die Gerüchteküche. Dort werden gerade sowohl Fernando Alonso als auch Jensen Button als künftige Sportwagen-Piloten gehandelt. ♦

European Le Mans Series Estoril

Alpine trotz Fehler Champion

Wie im Vorjahr sicherte sich das Alpine-Team den Titel in der European Le Mans Series (ELMS). Erster Sieg für Sébastien Loeb Racing; SMP Racing holt beide GT-Meisterschaften.

Die Alpine-Mannschaft machte sich das Leben dabei weitaus schwerer als sie es sich wohl selbst in ihren Alpträumen ausmalen konnte – denn eigentlich hatte man das Heft fest in der Hand. Aber weil beim ersten Boxenstopp die Reifen schon durchdrehten, als das Auto noch auf den Stempeln stand, gab es eine dreiminütige Stop-and-Go-Strafe.

Somit war das Jota-Team gefragt, das am Vortag mit der Pole-Position einen vielleicht entscheidenden Zusatzpunkt erkämpfen konnte. Aber ein Dreher von Simon Dolan sorgte dafür, dass der mögliche Sieg, der den Titel bedeutet hätte, nun nicht mehr möglich war.

So war es dann letztendlich der einzige Michelin-bereifte LMP2-Bolide im Feld, der Oreca-Nissan von Sébastien Loeb Racing, der, pilotiert von Vin-

cent Capillaire und Jimmy Eriksson, der fünfte verschiedene Laufsieger im ebensovielen Saisonrennen wurde. Dem Alpine-Trio Paul-Loup Chatin, Oliver Webb und Nelson Panciatici reichte P5 zum Titel.

Ferrari-Dominanz gebrochen

In den GT-Klassen gab es vor dem Finale je einen klaren Favoriten auf den Titel. Aber im Ferrari der in der GTE-Klasse so dominanten Duncan Cameron und Matt Griffin (AF Corse) schlug die Defektheze zu und machte den sicher geglaubten Titel zunichte. Den holten sich mit ihrem zweiten Saisonsieg noch ganz knapp die Markenkollegen Andrea Bertolini, Viktor Shaitar und Sergey Zlobin von SMP Racing.

Die russische Truppe wurde ihrer Favoritenrolle in der GTC-Klasse gerecht und holte mit Olivier Beretta/David Markozov/Anton Ladygin den zweiten Titel. Beim Finale siegten in der GTC-Klasse die Gaststarter Bas Leinders, Markus Palttala und Henry Hassid mit ihrem BMW Z4 GT3 des Teams Marc VDS Racing. ♦ MBR



ELMS-Champions (v.l.): P.-L. Chatin, O. Webb, N. Panciatici

ELMS / Resultate

Estoril/P; 4,182 km; 35 Autos gestartet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken
 1. Capillaire/Eriksson (Oreca 03R - Nissan) 4h/146 Runden (= 610,572 km);
 2. Klien/Hirsch/Ragues (Morgan - Judd) +35,399 sec.; 3. Dolan/Tincknell/Albuquerque (Zytek Z11SN - Nissan) +43,713; 4. Frey/Mailloux/Niederhauser (Oreca 03R - Judd) +1 Rdn.;
 5. Chatin/Panciatici/Webb (Alpine A450b - Nissan) +1 Rdn.; 6. Derani/Littlejohn/Wells (Oreca 03R - Nissan) +2 Rdn.; 7. McMurry/Faisca/Fletcher (Zytek Z11SN - Nissan) +2 Rdn.;
 8. Schell/Leutwiler/Coleman (Morgan - Nissan) +5 Rdn.; 9. Bertolini/Shaitar/Zlobin (Ferrari F458 Italia) +7 Rdn. (1. GTE); 10. Perazzini/Cioci/Lyons (Ferrari F458 Italia) +8 Rdn. (2. GTE);
 11. McKenzie/Richardson/Zampieri (Ferrari F458 Italia) +8 Rdn. (3. GTE); 12. Wainwright/Carroll/Barker (Porsche 911 RSR) +8 Rdn. (4. GTE); 13. Goethe/Hall/Brown (Aston Martin Vantage V8) +8 Rdn. (5. GTE); 14. Talkanitsa/Talkanitsa/Kaffer (Ferrari F458 Italia) +8 Rdn. (6. GTE); 15. Leinders/Palttala/Hassid (BMW Z4 GT3) +9 Rdn. (1. GTC); 16. Laursen/Mac/Magnussen (Ferrari F458 Italia GT3) +10 Rdn. (2. GTC); 17. Broniszewski/Piccini (Ferrari F458 Italia) +10 Rdn. (7. GTE); 18. Beretta/Markozov/Ladygin (Ferrari F458 Italia GT3) +10 Rdn. (3. GTC).

Internet: www.europeanlemanseries.com

NACHRICHTEN

Becker und Kamm letzte Sieger 2014

STT H&R Cup Beim Saisonfinale am Nürburgring gingen die Siege an Ulrich Becker (Porsche 911 GT3 RSR) und Edy Kamm (Audi A4 DTM). In Division 2 setzte sich zweimal Andreas Schmidt (VW Scirocco) durch, womit er seinen Divisions-Titel verteidigen konnte. Neuer Meister im STT H&R Cup ist Christian Franck (Porsche 911 GT3), in der nationalen STT-Wertung setzte sich Josef «Jo» Klüber (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) durch.

Nogues souverän zum Meistertitel

Renault Clio Eurocup Mit einem Sieg im Samstagsrennen von Jerez sicherte sich der Spanier Oscar Nogues schon vor dem letzten Lauf am Sonntag den bereits zweiten Meistertitel in der Serie nach 2012. Das letzte Rennen der Saison entschied dann Mikel Azcona vor dem frischgebackenen Meister für sich. Azcona fing damit noch Eric Tremoulet im Kampf um die Vizemeisterschaft ab.

Schaub und Adler im Titelrennen vorn

Cup- & Tourenwagen-Trophy Nach seinem Doppelsieg zwei Wochen zuvor holte sich Sascha Faath (BMW M3) auch im ersten Lauf beim Finale am Nürburgring den Laufsieg. Beim letzten Rennen der Saison setzte sich aber der über weite Strecken des Jahres dominierende Andreas Szepcansky (Porsche 911 GT3 Cup) vor Faath durch. Der Meistertitel ging an Peter Schaub (VW Polo GTI). In der Juniorenwertung holte der erst 18-jährige Michel Adler (BMW 325i) den Titel.

Black Falcon siegt beim Saisonfinale

RCN Die Meister standen zwar schon fest, zum dreistündigen «Schwedenkreuz»-Langstreckenrennen fanden sich aber nochmal 143 Starter auf der Nürburgring-Nordschleife ein. Am Ende gewann das Team Black Falcon mit Burkard Kaiser, «Willi Friedrichs» und Teamchef Alex Böhm (Porsche 911 GT3 Cup). Das Podium komplettierten Matthias und Thomas Wasel (Audi TT RS) sowie Kurt Ecke und Sebastian Glaser (Porsche 911 GT3 Cup). ♦ MBR

Blancpain Sprint Series Zolder

Götz setzte sich weiter ab



Mit drittem Saisonsieg jetzt klar auf Titelkurs: Maximilian Götz



In Zolder knapp geschlagen: Bleekemolen/Proczyk im Lambo

Auf der Traditionsstrecke von Zolder schlugen die Maximilians Buhk und Götz der eigentlich favorisierten Konkurrenz einmal mehr ein Schnippchen und siegten im Hauptrennen. Damit ist Götz jetzt so gut wie neuer Champion.

Im Qualifikationsrennen am Samstag bestimmten noch andere die Schlagzeilen. Die Strecke, die eher Mittelmotorautos entgegenkommt, brachte die Audi- und Lamborghini-Teams an die Spitze. Kontrovers dabei die Kollision zwischen Laurens Vanthoor und Teamkollege René Rast: Der Deutsche hatte Pole-Mann Vanthoor in der ersten Runde überholt, acht Runden später krachte der Belgier dem GT-Masters-Meister ins Auto, als er versuchte, die Spitze zurückzuerobieren. Rast konnte das Auto zwar abfangen, fiel aber auf P4 zurück. Ab diesem Zeitpunkt waren Vanthoor, der unbestraft blieb, und nach dem Fahrerwechsel Cesar Ramos für die versammelte Konkurrenz nicht mehr einzuholen.

Im Hauptrennen am Sonntag schlug aber das zum Dreamteam gereifte Gespann Buhk/Götz zurück: Buhk hielt im Startturn Anschluss zur Lamborghini-Doppelspitze, bestehend aus

Peter Kox sowie Hari Proczyk und Ramos im Audi. Während die Konkurrenz ihre Fahrerwechsel absolvierte, legte Buhk noch drei schnelle Runden nach, ehe er in einem wahren Blitz-Stopp an Götz übergab.

Basseng schon Champion

Der Lohn: Als Götz auf die Strecke zurückkam, landete er direkt vor der Stosstange von Jeroen Bleekemolens Lambo, der von Proczyk übernommen hatte. Als die schwierige Phase der kälteren Reifen überstanden war, konnte Götz sogar ein kleines Polster auf den Niederländer herausfahren, der seinerseits keine Mühe hatte, Vanthoor hinter sich zu halten.

Götz, der am Slovakiaring mit Nico Verdonck statt Buhk punktete, hat jetzt 27 Zähler Vorsprung vor Bleekemolen/Proczyk, beim Finale in Baku (1./2. November) gibt es noch maximal deren 33 zu holen.

Ein Titel steht bereits fest: Marc Basseng und Alessandro Latif holten den vierten Klassensieg in einem Hauptrennen und sind damit im Phoenix-Audi-R8 vorzeitig Meister in der Pro-Am-Kategorie. Die Fahrer und auch die jetzt sehr enge Teamwertung werden erst beim Finale in Aserbaidschan entschieden. ♦ MBR

Porsche Carrera Cup Hockenheim

Eng ist Champion

Christian Engelhart und Michael Ammermüller holten sich beim Finale die Laufsiege. Der Titel ging aber an Philipp Eng – auch dank Sieg am grünen Tisch.

Philipp Eng erhielt seine Punkte vom Red Bull Ring zurück, die ihm aufgrund eines reglementwidrigen Kabels aberkannt worden waren. Laut Berufungsgericht entrichtete das protestierende Team MRS statt der verlangten 500 Euro lediglich 250 Euro Protestgebühr und damit war dieser nicht zulässig. «Wir wollten ja 500 Euro bezahlen, aber man hat von uns nur 250 Euro verlangt», schüttelt MRS-Teammanagerin Iris Dorr den Kopf. Mit den 36 zusätzlichen Zählern war Eng vor dem Finale plötzlich Tabellenführer. Elf Punkte hinter ihm lauerte Michael Ammermüller, und auch Christian Engelhart reiste noch mit theoretischen Chancen nach Hockenheim.

Nach Lauf 1 war Engelhart raus, ein Sieg reichte ihm bei gleichzeitigem siebtem Platz von Tabellenleader Philipp Eng nicht aus. Eng hatte vor dem



Meister mit zwei Punkten Vorsprung: Project-1-Pilot Philipp Eng

finalen Schlagabtausch sechs Zähler mehr als sein einzig verbliebener Rivale Michael Ammermüller, musste aber von Startplatz 3 beginnen. Ammermüller hingegen hatte die Pole inne und setzte diese sofort in die Führung um. Hinter ihm reihte sich sein Teamkollege Nicki Thiim ein. Doch wer nun glaubte, dass Ammermüller einen ruhigen Vormittag verlebte, irrte gewaltig.

Eng: Erster Titel seit 7 Jahren

Thiim griff ihn immer wieder an und dachte nicht im Traum daran, den Titelaspiranten aus seiner eigenen Mannschaft

Lechner Racing mit Samhand-schuhen anzufassen. Eine Position hinter den beiden mischte auch Eng mit.

Als Clemens Schmid sich kurz vor Schluss drehte und Ralf Bohn in sein Auto knallte, wurde das Rennen abgebrochen. Damit war klar: Philipp Eng ist mit P3 neuer Champion des Porsche Carrera Cup Germany. «Ich kann es noch gar nicht glauben und freue mich riesig», bejubelte der 24-jährige Österreicher seinen ersten Titelgewinn im Motorsport und den grössten Erfolg seit seinem Sieg im Formel-BMW-Weltfinale 2007. ♦ AL

VW Scirocco R-Cup Hockenheim

Nochmal Pepper



Positionskampf: Kremer vor Coleselli und Laufsieger Pepper

Das letzte Rennen in der Historie des VW Scirocco R-Cups hatte es noch einmal in sich. Am Ende siegte mit Jordan Lee Pepper auch der letzte Meister.

Bevor das grosse Finale nach 17 Jahren VW-Markenpokal – angefangen von VW Lupo über Polo bis zum Scirocco – über die Bühne gehen konnte, gehörte ebendiese dem Erben des Einsteiger-Markenpokals im Rahmen der DTM; dem brandneuen Audi Sport TT Cup (s. Fotos der Woche auf Seite 4),

der mit 310 PS für 2015 in den Startlöchern steht und dann bei sechs Events jeweils zwei Rennen Action bereithält.

Pepper im Stile eines Champs

Die Akteure des Scirocco R-Cups zeigten zum Abschied im letzten Rennen aber noch einmal eine gute Show, allen voran der bereits feststehende Champion Jordan Lee Pepper. Im Qualifying, in dem Manuel Fahnauer mit einer Fabelzeit das gesamte Feld um eine halbe Sekunde distanzierte, bekam der Südafrikaner keine perfekte

Runde zusammen und musste sich mit P7 zufriedengeben.

Im Rennen ging es dann aber schnell nach vorne: Nachdem er sich in der Anfangsphase auf P3 vorgekämpft hatte, lagen nur noch Leader Jason Kremer und Marc Coleselli vor ihm. Diese beiden bekämpften sich im Führungskampf derart, dass Pepper sich zunächst Coleselli und in der vorletzten Runde auch Kremer schnappen und so seinen sechsten Saisonsieg perfekt machen konnte.

Kremer machte mit Platz 2 die Vizemeisterschaft fix, während Nicolaj Moller Madsen P4 hinter Marc Coleselli reichte, um den Titel bei den Junioren einzuzheimen. Pole-Mann Manuel Fahnauer erwischte keinen guten Start und kam nach einigen Rempelen auf P6 ins Ziel.

Das vorläufige Ende der VW-Markenpokal-Historie ist übrigens nur bedingt eine Wachablösung: Wie bei der emotionalen Abschlussfeier bekanntgegeben wurde, werden auch die neuen Cup-Autos der VW-Konzernmarke Audi von der Abt-Truppe aus Kempten vorbereitet und eingesetzt. ♦ MBR

Hockenheim 2

Audi kriegte doch noch die Titel-Kurve



Letzter Start 2014: Ekström führt den ersten Audi-Zug vor Molina und Green in die erste Kurve des Hockenheimrings

Von ARNO WESTER und KLAUS-ECKHARD JOST

BMW hatte sich das Triple gewünscht. Nach den Titelgewinnen in der Fahrer- und Teamwertung verhinderte Rivale Audi beim Saisonfinale in Hockenheim dank sehr starker Mannschaftsleistung, dass BMW zum dritten Mal in Folge die Herstellerwertung gewann. Mattias Ekström, Mike Rockenfeller und Jamie Green holten im Schlussrennen alle drei Podestplätze und sorgten so für einen versöhnlichen 2014er-Audi-Abschluss.

Noch bevor die 23 DTM-Fahrer die ersten Final-Meter unter die Räder nahmen, hatte Audi ein «gigantisches Feuerwerk» versprochen. Der Verkündung des neuen Audi TT Cup folgte die spektakuläre Demo mit dem RS7. Doch das eigentliche Feuerwerk zündeten die Ingolstädter unter den Augen einiger ihrer Vorstände dann beim DTM-Saisonfinale in Hockenheim. Zandvoort-Sieger Ekström, der letztjährige Titelträger Rockenfeller und Green rasten nach 42 Runden durch das Spalier bunter Raketen, die bei ihrer Ziel-

durchfahrt in den wolkenlosen Himmel gefeuert wurden.

«Das war ein fantastisches Wochenende», jubelte Dieter Gass. Dem DTM-Leiter bei Audi Sport war deutlich anzusehen, welche Last ihm von den Schultern fiel, als endlich feststand, dass der prestigeträchtige Pokal für den erfolgreichsten Hersteller in der DTM ab sofort in Ingolstadt steht. «Für uns ist dieser Titel sehr viel wert», freute sich Gass, «wir hatten die ganze Saison ein super Auto, konnten das gute Potenzial des RS5 aber lange nicht umsetzen.»

Schon im Qualifying hatte sich angedeutet, was dieses Rennauto wirklich kann. Sechs Audianer schafften den Sprung in die dritte und letzte Qualirunde. Lediglich Augusto Farfus (BMW) auf Startplatz 4 und Mercedes-Jungstar Pascal Wehrlein auf P6 störten die Vier-Ringe-Show, bei der Miguel Molina, Ekström und Edoardo Mortara die besten Startplätze eroberten.

Gesplittete Reifenstrategie

Die drückende Überlegenheit nutzte Audi zu einem perfekten Plan. Drei der sechs Fahrer (Molina, Green und Timo Scheider) starteten auf den wei-

cheren Hankook-Optionsreifen, Ekström, Mortara und Rockenfeller dagegen auf den Standardpneus. Die simple Erklärung von Gass: «Wir müssen das Risiko streuen für den Fall, dass wieder (wie zuletzt in Zandvoort, d. Red.) das Safety Car zum Einsatz kommt.» Damit hatten vor allem in der Anfangsphase des Finalrennens viele gerechnet. Aber das Safety Car kam erst am Schluss, als Mercedes-Pilot Daniel Junca della nach einem Reifenschaden in Runde 38 in einem Kiesbett «parkte». Zu diesem Zeitpunkt war die Entscheidung an der Spitze aber längst gefallen.

Green hatte sich schon in der ersten Runde an die Spitze gesetzt, nachdem sich Molina bereits in der zweiten Kurve verbremst hatte und auf P5 zurückgefallen war. Der Brit kontrollierte das Feld, ohne sich von den Verfolgern abzusetzen, was Ekström in die Karten spielte. Vor dem Pflichtstopp mit Reifenwechsel lag der Schwede auf Rang 8 «nur» 24,7 Sekunden hinter Green.

«Die ersten Runden mit dem Standardreifen gegen diejenigen mit den Options waren sehr viel Arbeit», meinte der mit 36 Jahren älteste DTM-Pilot. Ekström schaffte es trotzdem, Jun-

cadella beim Tür-an-Tür-Duell ein Zeichen zum Vorbeifahren zu geben. Über 30 Runden hatte der «alte Schwede» später in Rockenfeller einen treuen Verfolger. «Auf den Standards war Mattias schneller», verriet «Rocky». Doch auch auf den Options kam er nicht richtig in Schlagdistanz.

Bester Mercedes vor BMW

BMW hatte sich durch eine schwache Quali-Leistung schon vorzeitig aus dem Titelrennen manövriert. Ausser Farfus war nur António Félix da Costa als Neunter in die Top Ten gefahren. Dagegen kam der bereits fixe Fahrer-Champion Wittmann auf P13 erstmals in dieser Saison nicht in Q3. Trotz seiner schlechten Ausgangslage ging der Franke die schwere Aufgabe motiviert an und freute sich hernach über P5: «Ich hatte sehr viel Spass beim Überholen.» Damit war Wittmann zum achten Mal in dieser Saison bester BMW-Fahrer vor Schnitzer-Pilot Martin Tomczyk, der als Siebter zum fünften Mal in Folge in die Punkteränge fuhr.

Insgesamt war das aber «zu wenig», wie BMW-Motorsportchef Jens Marquardt befand. So fuhr Audi vom Start weg auf Titeltkurs und feierte nach langer

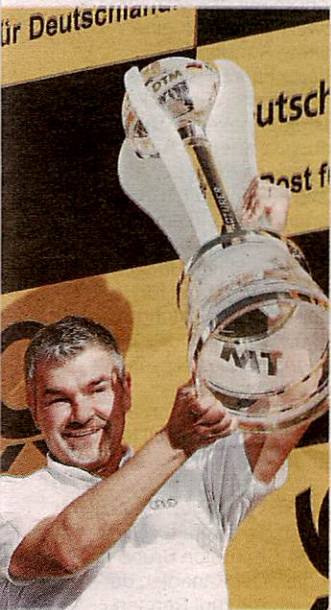
Zeit (26. August 2012/Zandvoort) mal wieder einen Dreifach-Triumph.

Gespannt auf die Vorstellung von Mercedes waren nicht nur die vielen Zuschauer, die ins badische Motodrom gepilgert waren. Erstmals waren alle sieben AMG-C-Coups mit den neuen Teilen unterwegs, um welche die Stuttgarter zuvor ein Staatsgeheimnis gemacht hatten. Damit präsentierte sich Mercedes fast auf Augenhöhe mit der Konkurrenz, was Pascal Wehrlein mit einer erneut guten Vorstellung belegte. Der jüngste DTM-Fahrer, der seit verganginem Samstag 20 Jahre alt ist und der exakt die Hälfte des Rennens P2 oder P3 belegte, stellte realistisch fest: «Ohne die Durchfahrtsstrafe (wegen «Unsafe Release» in der Boxengasse) hätte ich um einen Podestplatz kämpfen können.»

Den verfehlt sein Teamkollege Paul di Resta als Vierter nur um 0,249 Sekunden. Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff bewertete das neue Paket als «Schritt in die richtige Richtung» und hofft dabei insgeheim schon für den Saisonauftakt 2015 aufs Abbrennen eines Mercedes-Feuerwerkes, wie es die Stuttgarter derzeit in der Formel 1 vorführen. ♦



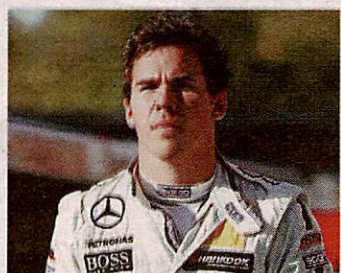
Audi hoch drei: Rockenfeller (2.), Ekström (1.) und Green (3.)



Stolz: Audi-DMT-Boss Gass



Beste ohne Audi: Di Resta (4.)



Strafversetzt: Rempler Wickens

NACHGEHAKT BEI Wolfgang Ullrich

(64/A). Der Audi-Motorsportchef über die Bedeutung des Markentitels, woran es für den Fahrertitel fehlte und warum für Mattias Ekström die Formkurve noch einmal steil anstieg.



Von KLAUS-ECKHARD JOST

? Herr Ullrich, wie wichtig ist für Sie der Gewinn des Markentitels? Sicher hat er nicht die Bedeutung des Fahrertitels. Aber den Markentitel gewinnt nur der Hersteller, dessen Mannschaft, also Teams und Fahrer, über das gesamte Jahr gute Arbeit geleistet hat. Und es ist ein Zeichen, dass unsere Mannschaft ein gutes Auto mit guter Basis hingestellt hat. Ich gebe auch gerne zu, dass der Titel hausintern wichtig ist.

? Was hat zum Fahrertitel gefehlt? Wenn ich mir die

Tabelle anschau, dann ist vorne der Herr Wittmann und dann kommen mit Mattias Ekström und Mike Rockenfeller schon zwei Audianer. Wir hatten viele gute Platzierungen, aber leider mit unterschiedlichen Fahrern. Und leider haben wir uns zu viele Fehler erlaubt.

? Vor allem zu Saisonbeginn hat Audi zwei Trainingsbestzeiten bei Miguel Molina weggeworfen. Das ist richtig. Aber genau das waren die schon angesprochenen Fehler, die wir gemacht haben: Dass einmal ein Kameradummy gefehlt hat

und dass ein anderes Mal die Endplatte zu weit hinten rausgestanden ist.

? Gerade Mattias Ekström litt zu Beginn der Saison unter seinen schlechten Qualiplatzen. Ekki hat im Quali weniger zusammengebracht als er sich erhofft hatte. Seine Rennperformance war immer gut, aber wir haben den Spagat zwischen aggressiver Qualiabstimmung und gutem Renn-Set-up nicht hinbekommen. In der zweiten Saisonhälfte haben wir versucht, das besser zu machen. Mit Erfolg. Das hat uns in der Herstellerwertung geholfen.

Marco Wittmann

Meister testet Formel 1

Von KLAUS-ECKHARD JOST

Weihnachten im Oktober für Marco Wittmann: Zuerst bekam der BMW-Pilot den riesigen Pokal des DTM-Champions und danach ganz spezielle Präsente seines Arbeitgebers.

Marco Wittmann war noch Stunden später gerührt. «Den Pokal in Händen zu halten, ist ein Moment, den ich mein Leben nicht vergessen werde», sagte der neue DTM-Champion nach der Preisverleihung in Hockenheim. Da wusste er noch nicht, was er später noch bei der offiziellen BMW-Meisterfeier erleben sollte.

Zunächst überreichte ihm Motorsportchef Jens Marquardt den Schlüssel für einen neuen M4. Er musste sich lediglich entscheiden, welche Nummer auf dem in den Farben sei-

nes Sponsors IceWatch lackierten Fahrzeug prangen sollte. Zur Wahl standen alle Zahlen bis 23. Mehr gibt es nicht von dieser Champion Edition nicht. Der viermalige Saisonsieger entschied sich spontan für die Nummer 1.

«Bleibe ewig bei BMW»

«Hinter Marco Wittmann liegt eine aussergewöhnliche Saison», sagte Marquardt, «nun ist es an uns, ihn für seine Leistungen zu belohnen.» Und überreichte Wittmann das nächste Auto: einen Toro Rosso. «Dass wir ihm mit einem Formel-1-Test zusätzlich einen Kindheitstraum erfüllen können, freut mich ganz besonders», sagte der Motorsportchef. Nach einer Sekunde der Überraschung versprach Wittmann: «Ich bleibe ewig bei BMW.»

Zwar steht der 24-jährige schon seit fünf Wochen als neu-

er DTM-Titelträger fest, doch bei der letzten Zieldurchfahrt wurde ihm dies noch einmal so richtig emotional bewusst. «Es war eine super Stimmung mit einer tollen Kulisse», sagte er, «ich hatte Gänsehaut.»

Zu den vielen Terminen, die ein DTM-Fahrer während eines Wochenendes hat, kamen bei Wittmann am Hockenheim Finalwochenende noch ein paar dazu. Die vielen Hände, die er dabei schütteln musste, schüttelte er gerne. «Das ist ein positiver Stress.»

Bis Ende November mit nur zwei Tagen zu Hause in Fürth geht die PR-Tour. Dann folgen ein paar ruhige Tage. Dann wird er sich wieder seiner Arbeit zuwenden. «Mit meinem Team bereite ich mich auf die neue Saison vor.» Wo er Gejagter, aber auch wieder Jäger des Meisterpokals sein wird. ♦

KOMMENTAR

Besserung geloben reicht den Fans nicht mehr

Von KLAUS-ECKHARD JOST

Es geht doch! 155.000 Zuschauer sind zum Saisonfinale ins Motodrom nach Hockenheim gekommen. Weil Marco Wittmann als neuer Champion bereits feststand, hatten Pessimisten mit weit weniger Fans gerechnet. Trotzdem darf die prächtige Kulisse nicht darüber hinwegtäuschen, dass das von den Veranstaltern vollmundig als populärste Tourenwagenserie bezeichnete Championat kriselt. Nun gelobt die DTM-Dachorganisation ITR wieder einmal Besserung. Und wieder werden für die kommende Saison Neuerungen versprochen. Sicher ist, dass der Optionsreifen wegfallen wird. Die weiche Gummivariante hat zwar mehr Fahrspass gebracht, aber nicht die durch sie erhofften spannenderen Rennen.

Auch zum Format gibt es für 2015 verschiedene Ideen: Zwei statt ein Rennen sollen zukünftig ausgetragen werden. Zwei gleich lange? Ein Sprint und eines über eine längere Distanz? All das sind noch offene Fragen. Doch ergeben zwei Läufe pro Wochenende wirklich die bessere Lösung? Derzeit wird das Auftreten der DTM-Boliden viel zu sehr von ehrgeizigen Technikern bestimmt, die ihr Können beweisen wollen. Im Blickpunkt sollte aber das Racing stehen. Mit einfacher Aerodynamik und ordentlich Motorpower. Dies würde die Fahrer wieder stärker differenzieren. Die Forderung von ITR-Chef Hans-Werner Aufrecht ist daher eine gute Basis: «Die Rennen müssen künftig wieder am Lenkrad entschieden werden.» Genau darauf warten die vielen Fans. Also, ITR: Macht es!



Der Meister 2014 mit seinem Pokal: BMW-Pilot Marco Wittmann, der im Finale Fünfter wurde



Höhepunkte des Rennens

Start: Ekström schiebt sich an die Spitze vor Pole-Mann Molina und Green.

1. Runde: Molina verbremst sich in Kurve 2, fällt auf P5 zurück. Green übernimmt in der Haarnadel die Spitze.

2. Runde: Tambay erhält wegen Frühstarts eine Durchfahrtsstrafe. Wehrlein geht an Ekström vorbei (P2). In der Spitzkehre schieben sich Farfus und Molina am Schweden vorbei, der dann eine Position an Scheider verliert.

8. Runde: Zweikampf zwischen Ekström und Juncadella im Mittelsektor. Der Schwede winkt den Spanier vorbei.

13. Runde: Scheider verdrängt in der Spitzkehre Molina von P4.

15. Runde: Vietoris überholt Rockenfeller (P8/P9).

17. Runde: Vietoris überholt Ekström und ist damit 7.

20. Runde: Spitzenreiter Green kommt an die Box (Pneuwchsel von weich auf hart); Wehrlein, Scheider und Juncadella auch.

21. Runde: Durchfahrtsstrafe für Wehrlein, weil ihn sein Team nach dem Boxenstopp unsicher (für Scheider) losgeschickt hat.

23. Runde: Wehrlein absolviert seine Strafe.

25. Runde: Ekström und Rockenfeller – inzwischen beide auf weichen Reifen – überholen Juncadella (P6 und P7).

26. Runde: Ekström vorbei an Spengler (P5).

27. Runde: Spengler verliert eine weitere Position: Nach Ekström kann auch Rockenfeller den BMW-Piloten überholen (P6).

29. Runde: Ekström übernimmt P4 vier von Molina. Auch Rockenfeller überholt den Spanier.

31. Runde: Mortara rutscht nach Kollision mit Hand von der Strecke und ist raus.

33. Runde: Di Resta überholt Spengler für P8, Ekström und Rockenfeller gehen an Scheider vorbei und erobern P2 und P3.

34. Runde: Wehrlein nimmt Juncadella P10 ab.

35. Runde: Wittmann überholt Molina (P6).

37. Runde: Juncadella rutscht eingangs Motodrom von der Piste: Safety-Car-Einsatz.

40. Runde: Restart.

41. Runde: Wittmann und Di Resta gehen an Scheider vorbei. Di Resta schiebt sich an Wittmann vorbei auf P4. Ekström übernimmt die Führung von Green.

42. Runde: Rockenfeller verdrängt Green von P2.

Ziel: Ekström gewinnt vor Rockenfeller und Green.

DEUTSCHE TOURENWAGEN-MASTERS / Resultate

Hockenheim/D: 19. Oktober 2014; 10. von 10 Läufen zur DTM; 192,108 km über 42 Runden à 4,574 km; 23 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

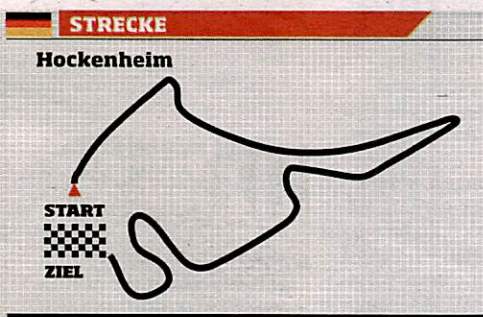
Fahrer	Fahrzeug	Team	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Schn. Rd.	Stops/Reifen	P.
1. Mattias Ekström (S)	Audi RS 5	Abt	42	1:08:37,604		1:34,077	1: S-0	25
2. Mike Rockenfeller (D)	Audi RS 5	Phoenix	42	+2,402	-	1:33,933	1: S-0	18
3. Jamie Green (GB)	Audi RS 5	Rosberg	42	+3,914	-	1:34,572	1: 0-S	15
4. Paul di Resta (GB)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	42	+4,163	-	1:34,371	1: S-0	12
5. Marco Wittmann (D)	BMW M4	RMG	42	+4,962	-	1:33,643	1: S-0	10
6. Timo Scheider (D)	Audi RS 5	Phoenix	42	+6,540	-	1:34,807	1: 0-S	8
7. Martin Tomczyk (D)	BMW M4	Schnitzer	42	+7,526	-	1:33,672	1: S-0	6
8. Miguel Molina (E)	Audi RS 5	Abt	42	+11,104	-	1:34,773	1: 0-S	4
9. Antonio Félix da Costa (P)	BMW M4	MTEK	42	+12,198	-	1:34,092	1: S-0	2
10. Gary Paffett (GB)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	42	+14,781	-	1:34,311	1: S-0	1
11. Timo Glock (D)	BMW M4	MTEK	42	+15,179	-	1:34,662	1: S-0	0
12. Bruno Spengler (CDN)	BMW M4	Schnitzer	42	+15,838	-	1:34,915	1: 0-S	0
13. Nico Müller (CH)	Audi RS 5	Rosberg	42	+15,973	-	1:34,470	1: S-0	0
14. Christian Vietoris (D)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	42	+17,497	-	1:35,145	1: 0-S	0
15. Joey Hand (USA)	BMW M4	RBM	42	+17,769	-	1:34,689	1: S-0	0
16. Augusto Farfus (BR)	BMW M4	RBM	42	+23,024	-	1:34,789	1: 0-S	0
17. Robert Wickens (CDN)*	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	42	+40,344	-	1:34,617	1: S-0	0
18. Vitaly Petrov (RUS)	Mercedes-AMG C-Coupé	Mücke	41	+1 Rdn.	-	1:35,007	1: S-0	0
19. Adrien Tambay (F)	Audi RS 5	Abt	41	+1 Rdn.	-	1:34,561	1: S-0	0
20. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes-AMG C-Coupé	HWA	40	+2 Rdn.	-	1:34,742	1: 0-S	0
21. Daniel Juncadella (E)	Mercedes-AMG C-Coupé	Mücke	36	+6 Rdn.	Reifen	1:35,305	1: 0-S	0
22. Edoardo Mortara (I)	Audi RS 5	Abt	31	+11 Rdn.	Kollision	1:34,841	1: S-0	0
*Plus 30 Strafsekunden wegen Kollision mit Farfus, dadurch von P8 auf P17 zurückversetzt.								
Nicht klassiert:								
Maxime Martin (B)	BMW M4	RMG	27	+15 Rdn.	Kollision	1:34,645	1: S-0	-

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

Durchschnittstempo des Siegers: 167,959 km/h

Schnellste Runde: Wittmann, 23. Runde, in 1:33,643 min (= 172,842 km/h)

Internet: www.dtm.com



QUALIFYING (SAMSTAG)

Q1 (13 min)			Stand Fahrer			Stand Hersteller		
1. Molina	1:33,190	2. Molina	1:33,193	1. Wittmann	156	1. Audi	411	
2. Wehrlein	1:33,234	3. Ekström	1:33,235	2. Ekström	106	2. BMW	380	
3. Tambay	1:33,246	4. Green	1:33,298	3. Rockenfeller	72	3. Mercedes-Benz	219	
4. Green	1:33,356	5. Wehrlein	1:33,329	4. Vietoris	69			
5. Scheider	1:33,423	6. Farfus	1:33,358	5. Mortara	68			
6. Di Resta	1:33,442	7. Scheider	1:33,367	6. Tomczyk	49			
7. Ekström	1:33,461	8. Mortara	1:33,368	7. Martin	47			
8. Wittmann	1:33,475	9. Félix da Costa	1:33,381	8. Wehrlein	46			
9. Rockenfeller	1:33,481	10. Di Resta	1:33,468	9. Scheider	44			
10. Mortara	1:33,498	11. Tambay	1:33,498	10. Green	43			
11. Martin	1:33,528	12. Wickens	1:33,525					
12. Félix da Costa	1:33,551	13. Wittmann	1:33,642					
13. Wickens	1:33,628	14. Spengler	1:33,643					
14. Paffett	1:33,636	15. Martin	1:33,664					
15. Spengler	1:33,666	16. Paffett	1:33,708					
16. Müller	1:33,673	17. Juncadella	1:33,721					
17. Juncadella	1:33,692	18. Müller	1:33,864					
18. Farfus	1:33,697							
19. Glock	1:33,775							
20. Tomczyk	1:33,827							
21. Hand	1:33,939							
22. Vietoris	1:34,066							
23. Petrov	1:34,443							

Q2 (11 min)			Q3 (11 min)		
1. Rockenfeller	1:33,172	1. Molina	1:33,316		
		2. Ekström	1:33,332		
		3. Mortara	1:33,406		
		4. Farfus	1:33,460		
		5. Green	1:33,480		
		6. Wehrlein	1:33,483		
		7. Rockenfeller	1:33,588		
		8. Scheider	1:33,650		

MSa-Rookiewertung**	
1. Martin	201
2. Petrov	157
3. Félix da Costa	140
4. Müller	127

** inoffizielle Wertung

Die rot markierten Bestzeiten in Q2 und Q3 ergeben die Startaufstellung.



Bester Neuling 2014: BMW-Pilot Maxime Martin

KOMPAKT

Fahrerlos Die staunenden Zuschauer hielten den Atem an und manch einer von ihnen konnte kaum glauben, was Audi vor dem DTM-Saisonfinale vor grosser Kulisse in Hockenheim demonstrierte: Ein RS7 umrundete den Grand-Prix-Kurs im Renntempo – ohne Fahrer! Der neueste Technikträger aus Ingolstadt war tatsächlich ohne Personal und am physikalischen Limit unterwegs. Der RS7, der sich fast immer auf der Ideallinie bewegte, benötigte nur etwas mehr als zwei Minuten für eine gezeigte Runde. Das pilotierte Fahren ist eines der wichtigsten Entwicklungsfelder bei Audi. Die Ergebnisse aus den rund zehnjährigen Erprobungen fliessen kontinuierlich in die Serienentwicklung ein. Einsätze im Rennsport sind laut Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Audi-Vorstand für Technische Entwicklung, aber kein Thema. Nur schade, dass die Fernsehzuschauer nicht in den Genuss dieser kuriosen Demofahrt kamen, weil Mercedes sein Veto einlegte.

Spezialstrafe Ungewöhnlich war auch die Strafe für Ex-DMT-Champion Bruno Spengler: Der Kanadier, der in den letzten fünf Rennen nur einen einzigen Punkt ergattert hatte, wurde von den Sportkommissaren des DMSB wegen eines unsportlichen Bremsmanövers und einer daraus resultierenden Kollision mit Mercedes-Pilot Daniel Juncadella zu drei Stunden gemeinnütziger (!) Arbeit verurteilt. Diese Strafe ist im Artikel 12.3.1.c des Internationalen Automobil-Sportgesetzes des Automobil-Weltverbandes FIA (Verpflichtung zur Leistung einer Arbeit im allgemeinen Interesse) ausdrücklich vorgesehen. Spengler muss die Strafe in Abstimmung mit dem DMSB ableisten.

Statistikwahrheit Nur in Spielberg stand Audi heuer nicht auf dem Podest. Aber: Nicht zuletzt wegen 15 Podestplätzen sicherten sich die Ingolstädter den begehrten Herstellertitel. Zum Vergleich: BMW erzielte elf und Mercedes nur vier Podiumsplätze. Ausserdem: Miguel Molina startete zum insgesamt dritten Mal von der Pole und Abt-Teamkollege Mattias Ekström feierte seinen bisher 19. DTM-Sieg. ♦ AW

VLN

Meister so gut wie fix



Klar auf Titelkurs: Der BMW 325i von Derscheid/Flehner

Eigentlich wäre es für Rolf Derscheid und Michael Flehner ganz einfach: Am kommenden Wochenende zu Hause bleiben und Meister werden – denn genau diese Möglichkeit gäbe es. Aber die Sportsleute treten mit ihrem BMW 325i natürlich auch beim Finale in der «Grünen Hölle» an, um den Titel auf der Strecke zu gewinnen.

Rein rechnerisch kann die beiden langjährigen Teamkollegen nichts mehr am ersten Titelgewinn hindern. Nur ein klitzekleines Risiko bleibt

durch den Start: Ein Wertungsausschluss beim Finale würde nämlich dazu führen, dass man dieses mit in die Gesamtwertung nehmen und so das bisherige, recht hohe Streichergebnis behalten würde – effektiv also zwei Streichergebnisse zu Buche stehen hätte.

Mit derlei Überlegungen hat die Bentley-Mannschaft nichts zu tun. Wie schon beim vorletzten Lauf und wie in MSA angekündigt hat die Werkstruppe von M-Sport einen Continental GT3 fürs Finale genannt. ♦ MBR

NASCAR Talladega

Acht im Glück

Die NASCAR-Saison biegt auf die Zielkurve ein. Beim Rennen auf dem Talladega-Superspeedway verabschiedeten sich vier Fahrer aus dem Titelrennen. Deren acht verbleiben.

Es war das sechste und letzte Rennen der Chase-Phase. Brad Keselowski, der Champion von 2012, siegte sich in Talladega gerade noch in die nächste Runde, die «Eliminator Round» zu drei Läufen. Mit ihm kämpfen Joey Logano, Kevin Harvick, Jeff Gordon, Carl Edwards, Denny Hamlin, Ryan Newman und Matt Kenseth um den Titel. Auf



B. Keselowski

der Strecke blieben Schwergewichte der Branche: Der sechsfache Champion und Titelverteidiger Jimmie Johnson, Kyle Busch (2013: 4. Gesamtwertung), Dale Earnhardt jr. (5.) und Kasey Kahne.

Mit Keselowski rechnen wenige. Der Ford-Pilot strauchelte: In Kansas lag es an einem Platten, vorletztes Wochenende in Charlotte kam er gar nicht auf Touren. «Es gibt Leute, die mich nicht gerne haben ge-

winnen sehen. Ich verstehe das, ich bin auch nicht stolz auf meine Leistung in Charlotte. Aber heute bin ich echt stolz!», jubelte Keselowski. ♦ WM/WHJ

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Talladega/Alabama (USA): 194 Rdn. à 4,28 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken
1. Brad Keselowski (Ford); 2. Matt Kenseth (Toyota); 3. Clint Bowyer (Toyota); 4. Landon Cassill (Chevrolet); 5. Ryan Newman (Chevrolet); 6. Travis Kvapil (Chevrolet); 7. Kurt Busch (Chevrolet); 8. Marcos Ambrose (Ford); 9. Kevin Harvick (Chevrolet); 10. Casey Mears (Chevrolet); 11. Joey Logano (Ford); 12. Kasey Kahne (Chevrolet); 13. Austin Dillon (Chevrolet); 14. Reed Sorenson (Chevrolet); 15. Cole Whitt (Toyota); 16. Michael Waltrip (Toyota); 17. Kyle Larson (Chevrolet); 18. Denny Hamlin (Toyota); 19. Danica Patrick (Chevrolet); 20. Brian Vickers (Toyota); 21. Carl Edwards (Ford); 22. Ryan Blaney (Ford); 23. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 24. Jimmie Johnson (Chevrolet); 25. Greg Biffle (Ford); 26. Jeff Gordon (Chevrolet); 27. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 28. Josh Wise (Ford); 29. David Gilliland (Ford); 30. David Ragan (Ford); 31. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 32. Trevor Bayne (Ford); 33. Terry Labonte (Ford); 34. Tony Stewart (Chevrolet).
Stand nach 31 von 36 Rennen (Top 8 = Eliminator-Teilnehmer): 1. Logano 4000 Punkte; 2. Harvick 4000; 3. Newman 4000; 4. Hamlin 4000; 5. Kenseth 4000; 6. Edwards 4000; 7. Gordon 4000; 8. Keselowski 4000; 9. Kyle Busch 2193; 10. Allmendinger 2163; 11. Johnson 2152; 12. Biffle 2147; 13. Kurt Busch 2146; 14. Kahne 2136; 15. Earnhardt jr. 2135.
Nächstes Rennen: 26. Oktober, Martinsville/Virginia (USA)
Internet: www.nascar.com

Rallye-WM

Entweder oder

Von REINER KUHN

Zum 50. Jubiläum beginnt die Rallye Spanien mit einer neuen Zuschauerprüfung auf den weltbekannten Montjuïc, dem Hausberg von Barcelona. Im Fokus steht Sébastien Ogier. Holt er einen Punkt mehr als Jari-Matti Latvala, ist der alte Weltmeister auch der neue.

Barcelona ist die einzige Metropole weltweit, in der Rennen aller wichtigen Weltmeisterschaften stattfinden. Neben der Formel 1 und der MotoGP macht nun auch die Rallye-WM dort Station. Am Donnerstag Nachmittag dieser Woche wird der spanische WM-Lauf in Salou gestartet. Danach begeben sich die Fahrer auf die Reise nach Barcelona und besichtigen dort die neue Montjuïc-Prüfung auf dem Hausberg der Hauptstadt Kataloniens ehe sie am Abend auf dem 1,6 Kilometer langen Rundkurs um Bestzeiten kämpfen. Um die Sicherheit und die Show für die Zuschauer zu erhöhen, werden die Fahrzeuge bereits im Schotter-Trimf fahren. Die erste Etappe am Freitag findet wie gewohnt auf losem Geläuf statt, ehe für Samstag und Sonntag auf festen Untergrund gewechselt wird.

Im Fokus stehen weder Lokalmatador Dani Sordo (Hyundai i20 WRC) noch Gaststarter Ken Block (Ford Focus WRC), sondern die VW-Werksiloten Sébastien Ogier und Jari-Matti Latvala. Die Ausgangslage im internen Titelduell ist klar: Wer vor dem direkten Konkurrenten landet, hat ein grosses Ziel erreicht. Holt der Titelverteidiger

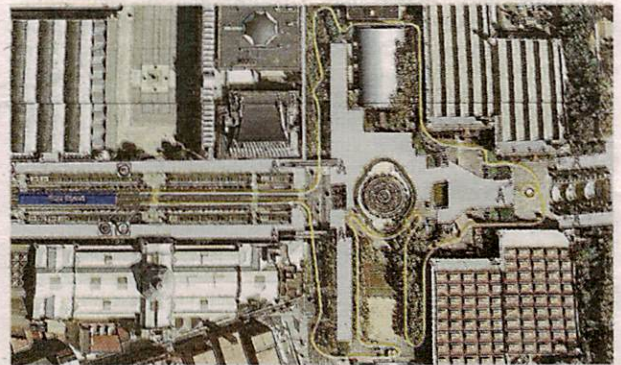
aus Frankreich einen Zähler mehr als der finnische Herausforderer, ist die Fahrer-WM zu seinen Gunsten entschieden. Ist es andersherum, sind die Weichen für das Finale drei Wochen später bei der Rallye Grossbritannien gestellt. «Ich bin überzeugt, dass wir in Spanien unseren Titel verteidigen», zeigte sich Ogier entschlossen. Doch Latvala hat nach dem Frankreich-

«Ich bin überzeugt, dass wir unseren Titel verteidigen.»

SÉBASTIEN OGIER



Sieg viel Selbstvertrauen getankt. «Wir haben immer noch Titel-Chancen. Zwei Rallyes vor Saisonende war ich noch nie in dieser Situation», so der Finne. Allerdings muss Latvala mit Andreas Mikkelsen auf einen weiteren Teamkollegen aufpassen.



Die Montjuïc-Prüfung: Die Rallye-WM gastiert neu in Barcelona

Rallye-WM

Todt stoppt neue Ideen

Die über Wochen und Monate diskutierte Idee, in der Rallye-WM jeweils vor der letzten Prüfung künstlich Spannung zu erzeugen, ist vom Tisch. Schon in der September-Sitzung des Weltrats wurde das «alternative Finalszenario» abgeschmettert und zur weiteren Beratung an die WM-Kommission zurückgeschickt. Diese traf sich vergangene Woche in Genf, und FIA-Präsident Jean Todt erschien persönlich, um sich der Sache anzunehmen. Das Ergebnis: Das Format eines WM-Laufs wird, abgesehen von einer neuen Startreihenfolge, nicht verändert!

«Aus meiner Sicht wurde eine grosse Chance vertan und die allgemeine Aufbruchsstimmung in der Rallye-WM nicht genutzt», sagt VW-Sportchef Jost Capito. Durch eine Reduzierung der Zeitabstände wollte man für zusätzliche Spannung vor der letzten Prüfung sorgen und somit die TV-Übertragungen interessanter gestalten. Schwerer als für die Hersteller dürfte die FIA-Entscheidung den WM-Promoter und dessen Hauptanteilseigner Red Bull treffen. Anders als in der Formel 1 hat der Vermarkter nur bedingt Einfluss – die Richtung gibt klar die FIA vor. ♦ RK

«Ich habe in dieser Saison drei zweite Plätze gefeiert. Ich komme meinem ersten Sieg näher», sagte der Norweger und will das Risiko erhöhen.

Hochspannung in der WRC2

Auf dem Programm stehen 17 Wertungsprüfungen über insgesamt 372,96 WP-Kilometer. 16 World Rally Cars bilden die Spitze des 76 Autos zählenden WM-Feldes. Hochspannung auch im Feld der 18 (!) WRC2-Teilnehmer. Denn wollen die Ford-Piloten Karl Kruuda oder Bernardo Sousa ihre minimalen Titelchancen wahren, müssen sie vor Markkollege Nasser Al-Attiyah ins Ziel kommen. Anders als in der Topliga und der Junior-WM (der als Weltmeister feststehende Stéphane Lefevre startet in Spanien erstmals im Citroën DS3 R5) wird der WRC2-Titel erst beim Finale in Wales entschieden. Neben Al-Attiyah, Kruuda und Sousa bestreiten dort auch Tabellenführer Lorenzo Bertelli sowie der Gesamtdritte Jari Ketomaa ihren siebten WRC2-Start. ♦

NACHRICHTEN

Volles Feld beim Schweizer Lauf

Rallye-EM 82 Teams haben für den vorletzten Lauf der Rallye-WM in der Schweiz genannt. Das Feld der traditionsreichen «Rallye du Valais» führen EM-Leader und Vorjahressieger Esepikka Lappi sowie dessen Skoda-Teamkollege und Tabellenzweiten Sepp Wiegand an. Ebenfalls noch mit Titelhoffnungen reisen Kajetan Kajetanowicz (Ford Fiesta R5) und Peugeot-Speerspitze Craig Breen, der in dieser Saison allerdings im Schatten des «fliegenden Holländers» Kevin Abbring stand, ins Wallis. ♦ RK

MotoGP

Arbeit für Michelin

Von IMRE PAULOVITS

Bridgestone und Dunlop haben hart an ihren Reifen für Phillip Island gearbeitet. Michelin, Ausrüster der MotoGP ab 2016, hat da noch viel Arbeit vor sich.

«Das Reifenproblem auf Phillip Island ist nicht neu, wir hatten es schon bei den 500ern», gestand Valentino Rossi.

Die Strecke mit vielen langgezogenen Linkskurven und zwei engen Rechtskehren belastet die Reifen ganz anders als jede andere Rennstrecke im WM-Kalender, und da letztes Jahr ein neuer, sehr griffiger Belag aufgetragen wurde, hat dieser das Problem der extremen Überhitzung der hinteren Reifenflanken, die in den über 230 km/h schnellen Linkskurven extrem belastet werden, noch einmal drastisch verschärft. Der Vorderreifen hingegen wird wenig belastet, da auf Phillip Island kaum stark gebremst wird.

Im Vorjahr sind hier die Hinterreifen in einem Ausmass überhitzt, dass Dunlop und Bridgestone Alarm schlugen und die Rennen der Moto2 und der MotoGP extrem verkürzt wurden. Letzteres gar von den ursprünglichen 27 Runden auf ein Flag-to-flag-Rennen von zwei mal zehn Runden, denn länger haben es die Reifen bei der Belastung, welche die über

250 PS starken und 160 kg schweren MotoGP-Bikes aufbringen, nicht ohne Blasenbildung gemacht.

Teure Entwicklungsarbeit

Sowohl Bridgestone als auch Dunlop haben danach einen enormen Aufwand betrieben, um die Sache technisch in den Griff zu bekommen. Bridgestone hat im Februar, im australischen Hochsommer, die Werksteams von Ducati, Honda und Yamaha anrücken lassen und dort drei verschiedene Karkassen und drei verschiedene Mischungen für den Hinterreifen durchprobieren lassen. Aus den dort gewonnenen Erkenntnissen wurde dann die Karkasse bestimmt, mit der weitergearbeitet wurde, und im Juni kam noch einmal Randy de Puniet mit dem Suzuki-Prototypen und testete unterschiedliche Mischungen, aus denen dann die drei Mischungen für die Werksmaschinen und die Open Class ausgewählt wurden.

Dunlop hatte sich im Februar bei den Tests angeschlossen und mit dem Marc VDS- und dem Aspar-Team nicht weniger als neun verschiedene Hinterreifen durchprobiert, daraus zwei Mischungen ausgewählt und eine davon in Barcelona noch einmal gegen getestet. «Dabei haben wir Fortschritte gemacht und sind trotz der härteren Mischungen schneller geworden als letztes

Jahr», verkündete Dunlop Operations Manager Clinton Howe stolz.

Bridgestone hatte dazu einen asymmetrischen Vorderreifen entwickelt, der in Brünn erstmals getestet und hier eingesetzt wurde.

Neue Reifen. neue Probleme

Doch diese Neuentwicklung zeigte in der Praxis ihre Tücken. Als am Sonntagmittag die Temperaturen fielen, gelangte der asymmetrische Vorderreifen an seine Grenzen und kühlte in der Mitte so stark aus, dass er an Haftung verlor und viele Fahrer beim Anbremsen stürzten. «Das war jetzt der erste Renneinsatz, aus dem wir genauso lernen müssen wie auch die Fahrer», zog Bridgestone-Serviceleiter Thomas Scholz Bilanz. «Dementsprechend entwickeln wir im nächsten Jahr weiter, danach muss sich unser Nachfolger der Problematik annehmen.»

Michelin steht also für den Australien-GP vor einem speziellen Entwicklungsproblem. «Soviel ich weiss, werden sie aber auf jeder einzelnen Rennstrecke testen, und ich nehme an, dass sie sich der Problematik auf Phillip Island bewusst sind», glaubt Valentino Rossi. «Mit Colin Edwards haben sie zum Glück einen sehr guten Testpiloten, der auf unserem Niveau fährt und viel Erfahrung hat.» ♦

Superbike-WM

Rossi auf der Yamaha R1!



Valentino Rossi sass wie schon 2010 (Foto) auch auf der neuen R1

Von JOHANNES ORASCHE und PAOLO GOZZI

Für den neuen Rennboss von Yamaha Europa ist die Superbike-WM vor 2016 kein Thema. Doch nun bringen die Japaner Valentino Rossi ins Spiel.

Einige sagen, Rossi soll die neue Yamaha R1 schon vor Phillip Island auf der Piste von Suzuka gefahren sein. Andere sprechen davon, dass der Yamaha-Star schon vor Motegi auf der neuen R1 sass. Dabei legte er sich auch prompt nieder. Deswegen klagte Rossi in Motegi über Schmerzen an einem Finger. Fest steht: Rossi fuhr die R1 für Werbeaufnahmen, die bei der Vorstellung des Bikes am 3. November auf der EICMA in Mailand gezeigt werden. Il «Dottore» äusserte sich lobend und meinte: «Das Ding geht wirklich gut.»

Zur Erinnerung: Vale testete mit dem Vorgängermodell 2010 während seiner Verletzungspause und sorgte mit seinen Inputs für Freude bei den Technikern inklusive Silvano Galbusera. Crutchlow holte dann in Silverstone einen Doppelsieg.

Neuer Wind

Um die neue R1 ist es in Europa noch ruhig. Hinter den Kulissen gibt es unterschiedliche Auffassungen. Im Gegensatz zur bisherigen Führung von Yamaha Europa unter Laurens Klein-Koerkamp legt der neue Boss Eric de Senne weniger Gewicht auf die Superbike-WM. Dafür ist der Franzose, wie viele sei-

ner Landsleute, ein glühender Anhänger der Langstrecken-WM. Diese ist aber für die Techniker und Entwickler weit weniger reizvoll als die Superbike-WM.

Priorität haben für Yamaha 2015 mit der R1 erst mal nationale Rennserien, vor allem die BSB, die AMA, die spanische und die japanische Meisterschaft sowie die IDM. Dort soll sie entsprechend der jeweiligen Regeln eingesetzt werden.

Neue Struktur

Für 2016 erwartet man eine gross angelegte Rückkehr in die Superbike-WM. Hinter den Kulissen heisst es, dass MotoGP-Projektleiter Lin Jarvis auch die Aktivitäten in der Superbike-WM überblicken wird. Die Abwicklung soll Yamaha Deutschland in Neuss übernehmen. Marcus Eschenbacher wird dann der Motoren-Mastermind sein. Die Teamleitung soll wieder dem Italiener Andrea Dosoli obliegen, der schon 2011 das Kommando hatte. Damals fuhren Melandri/Laverty die R1.

Im WM-Paddock wird die R1 im Jahr 2015 maximal im Herbst bei Wildcard-Einsätzen und in der Superstock-1000-Serie anzutreffen sein.

Obwohl Yamaha in ständigem Kontakt mit der Dorna steht, ist man angesäuert, weil die neuen Regeln lange nicht feststanden. «Normal gibt es hier eine Vorlaufzeit von zwei bis drei Jahren», sagt ein Yamaha-Europa-Manager. Mit dem neuen Reglement kann man leben, auch wenn man sich noch mehr Seriennähe gewünscht hätte. ♦



MotoGP-Meute auf Phillip Island: Strecke ist eine grosse Herausforderung für die Reifenhersteller

MOTORSPORT
aktuell

Schnell sein zahlt sich aus!

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



60 Euro
bis zum 10.10.2014



40 Euro
bis zum 17.10.2014



30 Euro
ab dem 18.10.2014

Gut zu wissen:

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

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

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

Ich bin der neue Leser von MOTORSPORT aktuell:

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

Ich bezahle bequem per Bankeinzug:

IBAN _____
Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum _____ Unterschrift für Ihren Auftrag _____

Ich habe den neuen Leser von MOTORSPORT aktuell gewonnen:

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Eingangsvermerk: (wird vom Leserservice ausgefüllt)

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

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

Das Angebot gilt nur in Deutschland.

Grand Prix von Australien - MotoGP

Rossi Herr des Chaos



Der Reifenflüsterer: Valentino Rossi (46) schaffte es, die Yamaha auf den extraweichen Vorderreifen abzustimmen und Jorge Lorenzo (99) klar zu besiegen. Nun wird er umso härter um den zweiten WM-Rang kämpfen

Von IMRE PAULOVITS

Als alle anderen Superstars strauchelten, nutzte Valentino Rossi all seine Erfahrung und das Können seiner Truppe und holte sich so bei seinem 250. GP in der Königsklasse seinen 108. WM-Sieg.

Es war nicht wie früher. Valentino Rossi fuhr die Auslaufrunde schnell zu Ende und winkte nur kurz in die von gelben T-Shirts übersäten Tribünen. Kein Sketch, kein Schauspiel – das ist schon lange vorbei. Dafür sprang er, als er im Parc fermé bei seinem Team angekommen war, wie ein kleiner Junge auf und ab, er stieg auf den Tank seines Bikes, fiel jedem aus seiner Crew um den Hals und freute sich wie ein Schneekönig. War sein Sieg vor fünf Wochen vor seinem Heimpublikum noch voller mitreissender Emotionen, war jetzt einfach wieder die Freude da, die Rossi bereits vor fast 20 Jahren zu Höchstleistungen getrieben hatte und die

nach erbrachter Leistung aus ihm hervorsprudelte.

Doch dies war kein Sieg eines überschäumenden Jungspunds, es war die unglaubliche Perfektion, mit der ein Routinier in schwierigsten Situationen ein Puzzlestück an das andere reiht und auch dann die Nerven nicht verliert, wenn alle anderen zaudern.

Die Krux mit den Reifen

Bridgestone hatte für dieses Rennen das volle Entwicklungsprogramm aufgeföhrt. Nach der Misere im Vorjahr, als die Reifen auf dem neuen Asphalt nur weniger als die halbe Renndistanz gehalten hatten, wurden speziell für diese Strecke neue Hinterreifen entwickelt, und auch für vorn wurde erstmals ein asymmetrischer Reifen gebracht, um die passende Mischung für die beiden Rechtskurven zu haben, die jeweils nach einer langen Sequenz von schnellen Linkskurven und Geraden kommen und auf denen die rechte Reifenflanke auskühlt.

Doch bei allem Entwicklungseinsatz ist ein Rennwochenende einfach nicht zu simulieren, und schon gar nicht das auf Phillip Island, wo das Wetter schon mal minütlich wechseln kann. Schon in den Trainings gab es Temperaturstürze, aber keinen wie im Rennen, als die Temperatur während der 45 Minuten um sieben Grad fiel. Dies degradierte die ganze Rei-

«Ich konnte mich kaum noch auf dem Motorrad halten.»

JORGE LORENZO



fenwissenschaft zur reinen Theorie.

Valentino Rossi muss einen sechsten Sinn gehabt haben, ungleich Jorge Lorenzo, der mit dem asymmetrischen Vorder-

reifen stürzte, der auf der linken Seite und in der Mitte, wo die Bremskräfte anliegen, die weiche Mischung (Code 32) und auf der rechten Seite die extraweiche Mischung (Code 31) aus dem Bridgestone-Sortiment hatte.

Während die Bridgestone-Techniker selbst zu diesem Reifen rieten und Bedenken hatten, bei wärmeren Temperaturen würde der extraweiche 31er-Reifen nicht halten, liess Rossi den asymmetrischen Reifen im Ständer stehen und konzentrierte sich mit seiner Truppe fortan auf die Abstimmung des Fahrwerks auf das extraweiche Gummi. Und der gebeulte Lorenzo machte es ihm gleich. «Es ist interessant, wie viel mehr Probleme Rossi mit diesem Reifen an den Trainingstagen hatte als Lorenzo, wie er sich dem aber in jedem Training mehr und mehr anpasste», stellte Bridgestone-Service-Leiter Thomas Scholz hinterher fest. Dies ging so weit, dass Rossi gar im Qualify-

ing beim Wechsel vom ersten auf den zweiten Reifensatz eine komplett andere Geometrie wählte und damit zwar auf den achten Startplatz zurückfiel, aber durch den Fehler wohl die richtige Richtung erkannt hatte. «Der muss einen kleineren Rutschwinkel gesucht und gefunden haben», meinte Scholz. «Sonst ist Lorenzo mit seinem weichen Fahrstil für das Reifenschon am Vorderrad bekannt, doch diesmal hat Rossi den Schlüssel gefunden.»

Routine umgesetzt

Rossi hatte aber auch eine irre Pace. Während sich Marc Márquez vorne aus dem Staub machte, machte sich Rossi über Lorenzo her, und auch wenn die beiden Yamaha-Stars Überholmanöver zeigten wie vor fünf Jahren, als sie um den WM-Titel stritten, sah Rossi doch immer wie derjenige mit den grösseren Reserven aus. Als dann Lorenzos Reifen abbauten, war er kein Gegner mehr. «Ich bin sehr enttäuscht», knurrte Lorenzo. «Da arbeitest du das ganze Wo-



Das ging schief: Márquez versuchte wie einst Doohan vorn wegzufahren, stürzte aber beim Bremsen



Eitel Sonnenschein: Rossis Team nach dem zweiten Saisonsieg



Pedrosas Felge nach Kollision



Knallharter Kampf um die Plätze: Barberá vor Hernández, Bautista, Aoyama und Hayden

chenende am Set-up, und dann hast du mit den Reifen im Rennen ein komplettes Desaster. In den letzten Runden war es ein Drama, überhaupt auf dem Motorrad zu bleiben.»

Dramen übers Vorderrad

Der Spanier hatte es aber wenigstens bis ins Ziel geschafft, während viele umkippten. Der asymmetrische Vorderreifen kühlte in der Mitte aus und wurde beim Bremsen tückisch.

Dani Pedrosa wurde schon vorher von Andrea Iannone torpediert, als sich der Italiener verbremste. Sein Hinterrad war eingedrückt, der Reifen aufgeschnitten.

Doch dass auch Marc Márquez stürzt und das Honda-Werksteam so einen kompletten Nuller schreibt, hätte niemand gedacht. Bis dahin war der Weltmeister lässig und entfesselt gefahren und hatte mehr als vier Sekunden Vorsprung. «Ich wollte es mal anders versuchen als bei meinen Rennen in diesem Jahr», sagte Márquez hinterher. «Ich wollte es wie

Mick Doohan versuchen, der immer von Beginn an gepusht und so die Gegner abgehängt hat. Doch das Ergebnis war wie das von Mick Doohan, als er hier mal in Führung liegend gestürzt ist. Aber ich kann es mir im Moment leisten, zu experimentieren, wer weiss, wofür das im nächsten Jahr noch gut sein kann.» Ob er an seiner Reifenwahl gezweifelt hat? «Nein. Auf der Honda hätte der extra weiche Reifen keine Rennstanz durchgehalten, wir haben eine ganz andere Balance. Und selbst Jorge mit der Yamaha hat es nicht geschafft. Aber so ganz ohne Druck bin ich einfach weniger

«Ich habe es hier mal wie Mick Doohan versucht.»

MARC MÁRQUEZ



achtsam, vielleicht ist mir der Fehler auch deshalb unterlaufen.»

Als dann auch noch der an diesem Wochenende genial fahrende Cal Crutchlow in der letzten Runde über das Vorderrad ausrutschte, war das Podest plötzlich für Yamaha reserviert. Lorenzo wurde doch noch Zweiter, und Bradley Smith auf der Tech3-Yamaha konnte sein Glück kaum fassen. Auch Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis, dessen Puls während des Kampfes zwischen Rossi und Lorenzo dramatische Werte erreicht haben muss, grinste nun zufrieden. «Die beiden Werks-Yamaha und eine Tech3-Yamaha auf dem Podest, das hat es seit Le Mans 2008 nicht mehr gegeben. Es war sicher Glück, aber es zeigt auf alle Fälle, dass wir konkurrenzfähig sind.» Und wir dürfen uns bei den letzten beiden GP auf umso spannendere Zweikämpfe um den zweiten WM-Rang zwischen den beiden Yamaha-Stars gefasst machen. ♦

Stefan Bradl

Sturz und Lizenzpunkt

So hat sich Stefan Bradl den Ausgang seines Rennwochenendes auf Phillip Island sicher nicht vorgestellt: Statt eines möglichen Podestplatzes und WM-Punkten blieb ihm nur ein böser Sturz, bei dem er auch Aleix Espargaró aus dem Rennen warf, und ein Strafpunkt auf seine Lizenz.

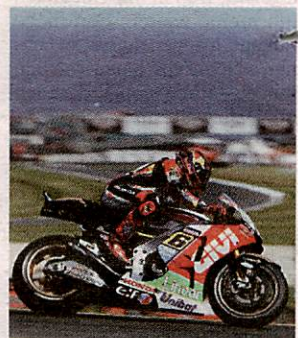
Dabei kam Bradl im Rennen endlich auf die Pace, die er während des ganzen Wochenendes gesucht hatte. «Die harten Hinterreifen stellen uns wirklich vor Probleme, ich habe hinten einfach keinen Grip», gestand Bradl schon am Freitag. Und auch der elfte Startplatz machte ihn nicht sonderlich glücklich.

Fehler im harten Kampf

Doch im Rennen ging es richtig gut vorwärts. «Wir haben im Warm-up noch ein paar Set-up-Veränderungen gemacht, die sich positiv ausgewirkt haben», freute sich der deutsche MotoGP-Pilot vor dem Rennen. «Wir haben etwas Last auf das Hinterrad gebracht, ohne dass wir vorne etwas eingebüsst haben.»

Damit war Bradl von den Zeiten her voll konkurrenzfähig,

und während er auf die Gruppe mit Andrea Dovizioso und der Espargaró-Brüder aufholte, fuhr Bradl die Zeiten von Rossi und Lorenzo. «Dann habe ich einen grossen Fehler gemacht und auch noch Aleix aus dem Rennen gerissen, das tut mir unendlich leid», gab Bradl geknickt zu Protokoll. «Ich wollte Bradley Smith überholen, aber die Jungs sind alle herausgetragen worden. Da war ich selber von der Linie, als ich das Überholmanöver gesetzt habe. Es war ein dummer Fehler, den ich leider nicht rückgängig machen kann. Bei diesem kuriosen Rennen wäre vielleicht sogar ein Podestplatz drin gewesen.» ♦ IP



Bradl: Podestplatz möglich

NACHGEHAKT BEI Valentino Rossi

(35/1). Der neunfache Weltmeister zu seinem 108. GP-Sieg und wie er die Konkurrenz überlistet hat.



Von IMRE PAULOVITS

Wie konntest du dich in einem so aussergewöhnlichen Rennen durchsetzen? Eigentlich war mein ganzes Wochenende nicht schlecht, bis auf den Abstimmungsfehler, den ich im Qualifying gemacht habe. Dieser achte Startplatz hat das ganze Rennen natürlich viel schwieriger gemacht. Mein Start war danach nicht schlecht, aber schon in der zweiten Kurve habe ich gesehen, dass Jorge und Marc ganz vorne sind, und ich wünschte mir, ich wäre schon bei ihnen, denn ich habe gleich gespürt, dass ich die Pace habe, um mit ihnen mitzugehen. Deshalb wollte ich auch so wenig Zeit wie möglich verlieren, und bis ich auf den dritten Platz vorgefahren bin, lag ich auch nur weniger als eine Sekunde hinter Jorge. Ich habe mich dann voll auf ihn konzentriert, denn ich habe gesehen, dass sich Marc bereits vorne etwas abgesetzt hat. Ich konnte

gut zu Jorge aufschliessen und habe mich schon richtig gefreut, denn ich wusste, dass ich mit ihm einen guten Kampf haben kann. Ich wusste auch, dass ich etwas schneller bin als er. Dann hat sein Reifen abgebaut und ich konnte mich absetzen. Die Wahl des Vorderreifens war aber goldrichtig - als ich sah, dass Marc gestürzt ist, konnte ich noch bis zum Ende voll pushen.

Was bedeutet dir dieser zweite Sieg in diesem Jahr emotional? Ich liebe diese wunderschöne Strecke von Phillip Island, ich habe 2001 und 2004 die zwei wichtigsten WM-Titel meiner Karriere hier gewonnen. Dann habe ich noch 2005 hier gewinnen können, seither leider nicht mehr. An diesem Wochenende haben wir mit meinem Team perfekt gearbeitet, und nach so langer Zeit hier wieder zu gewinnen, ist einfach ein grossartiges Gefühl. Jetzt versuche ich, den zweiten WM-Rang zu halten.

MotoGP

Pedrosa: Neuen Crewchief suchen

Letzten Juni machte das Gerücht die Runde, dass nach Valentino Rossis Crewchief-Wechsel auch Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo darüber nachdenken, ihre Chef-techniker auszuwechseln. Vor zwei Wochen hat Lorenzos langjähriger Vertrauter Ramon Forcada seinen Vertrag mit Yamaha verlängert, und auch Dani Pedrosa hat immer beteuert, dass er mit Mike Leitner weitermachen will. Nun hat Leitner selbst gekündigt und Pedrosa muss sich nach einem neuen Crewchief umsehen.

Der 52-jährige Österreicher, der seit 2004 an der Seite des Spaniers arbeitet, gibt unumwunden zu: «Ich habe ein Alter erreicht, wo ich mir Gedanken um meine weitere berufliche Zukunft machen muss», so Leitner. «Noch vor Japan war ich mir eigentlich sicher, dass ich mit Dani weitermachen werde, aber ich habe mir noch einmal alles durch den Kopf gehen lassen und dann gemerkt, dass ich



Mike Leitner (li.) und Dani Pedrosa: 2015 getrennte Wege

derzeit an einem Scheideweg bin, bei dem ich, wenn ich mich für zwei weitere Jahre festlegen würde, vielleicht in dieser Zeit nicht mehr hundertprozentig für die Aufgabe einsetzen kann, und das ist im Rennsport auf diesem Niveau einfach nicht zu verantworten.»

Leitner verhehlt nicht, dass er nicht damit einverstanden war, dass 2015 im Team die beiden Mechaniker Christophe Leonce und Mark Barnett ausgewechselt werden. «Ich habe gemerkt, dass Dani einen Wechsel braucht, und vielleicht ist es für ihn tatsächlich das Beste, wenn

er jetzt ganz umstellen muss», so Leitner.

Leitner braucht sich über mangelndes Interesse an seiner Person nicht zu beklagen. «Ich weiss es noch nicht, ob ich bei den Motorrädern bleibe oder vielleicht auf selbständiger Basis etwas völlig anderes mache», so der KFZ-Meister aus Bad Ischl. «Ich lasse mir jetzt drei Monate Zeit, um mich zu entscheiden.» Dass das KTM-MotoGP-Projekt, für das Rennleiter Pit Beirer derzeit Mitarbeiter rekrutiert, ihn interessieren könnte, bestreitet Leitner dabei nicht. ♦ IP

KOMMENTAR

Legenden dringend gesucht

Von IMRE PAULOVITS

Wenn der europäische Rennfan an Kultstätten des Motorradsports denkt, werden ihm Assen, der Sachsenring und die Isle of Man einfallen.

Dort wurde Motorsport-Geschichte geschrieben, dorthin pilgern die Fans seit Jahrzehnten. Doch der Motorsport hat sich seit über 100 Jahren weltweit entwickelt. Im ersten Motorradboom der USA zu Beginn des 20. Jahrhunderts kamen an jedem Wochenende in jeder grösseren Stadt Zehntausende von Zuschauern zu Motorradrennen auf Holzovalen. Auch in Australien gab es schon sehr früh eine sehr lebendige Motorsport-Szene.

Die kleine Insel Phillip Island hat dabei sehr früh eine Rolle gespielt, und mit ihr ist auch auf der südlichen Hemisphäre eine Motorsport-Kultstätte entstanden, wenn diese auch lange Zeit nur in der australischen Szene eine Rolle gespielt hat.

Dass mit dem Einzug der Motorrad-WM auch die Fans plötzlich in Heerscharen auf die zwei Autostunden südlich der Metropole Melbourne gelegene Insel kamen, wäre aber niemals ohne australischen Helden möglich gewesen. Wayne

Gardner hat mit seinem übermenschlichen Einsatz und seinen unglaublichen Siegen die Massen angezogen, Mick Doohan setzte die australische Heimdynamik fort. Wenn die Fans danach auch ein Jahrzehnt warten mussten, bis sie mit Casey Stoner einen neuen Helden hatten – das sensible Ausnahmetailent gewann auf der Insel sechs Jahre in Folge das Rennen der Königsklasse, und neben der Legende, die er sich selber schuf, sorgte er auch für volle Kassen beim Veranstalter.

Doch dies ist längst Vergangenheit. In diesem Jahr kamen am Rennsonntag gerade mal 32.000 Zuschauer. Jack Miller hat mit seinem Heimsieg in der Moto3 zwar an seine grossen Vorbilder angeknüpft, bis aber der MotoGP-Quereinsteiger auch in der Königsklasse in die Fussstapfen der ehemaligen Weltmeister treten kann, werden wohl noch einige Jahre vergehen. Das weiss auch der Veranstalter des Australien-GP und greift zu Notlösungen. Die wirtschaftliche Lage der ganzen Region ist von diesem Rennen abhängig, und deshalb werden die alten Legenden so lange vor Ort geholt, bis neue geboren werden.



KOMPAKT

»» **Casey Stoner** Der zweifache MotoGP-Weltmeister (2007 auf Ducati und 2011 auf Honda) wird nach seinem Ruhejahr wieder für HRC als Testpilot tätig werden. Vom 29.-31. Oktober soll er in

Motegi nicht nur die nächstjährige Werks-Honda und Production-Racer testen, sondern auch Michelin-Reifen.

»» **Jeremy Burgess** Der ehemalige Crewchief von Valentino Rossi wird nicht für MotoGP-Einsteiger Jack

Miller arbeiten. «Bei einem Rookie müsste ich mich für vier Jahre verpflichten, dafür bin ich einfach zu alt», so der 61-jährige Australier. Dafür arbeitet Burgess sehr engagiert an einem Gokart-Projekt seines ehemaligen Fahrers Mick Doohan in Australien mit. ♦ IP

AUS DEM FAHRERLAGER Von IMRE PAULOVITS

Phillip Island ist nicht nur ein Mekka für Motorsportler, sondern auch für Surfer. Vom Bass Straight weht ständig eine steife Brise, und vor den Stränden der Insel toben sich schon seit Langem auch die Wellenreiter aus. Am Donnerstag vor dem GP hatten einige GP-Piloten die Möglichkeit, an dem Strand gleich neben der Strecke Boards zu fassen und sich in die Wellen zu stürzen. **Stefan Bradl, Pol Espargaró, Yonny Hernandez, Broc Parkes, Tito Rabat, Anthony West, Ricky Cardús und Brad Binder** liessen sich den Spass nicht entgehen und es wurde schnell deutlich, dass das Surfen zu den Sportarten gehört, mit denen sich ein nicht kleiner Teil des GP-Trosses im Sommer die Zeit vertreibt.

Begleitung ihrer Familien verzichten, **Sandro Cortese** hingegen wurde am Australien-Wochenende von seiner Mutter und seiner Schwester umsorgt. Die beiden weiblichen Mitglieder des Cortese-Clans waren aber nicht extra zum GP angereist, sondern sie waren schon drei Wochen zuvor zu Bekannten nach Australien geflogen und nutzten den kleinen Abstecher, um dem Moto3-Weltmeister von 2012 vor Ort die Daumen zu drücken.



Gübter Surfer Stefan Bradl

»» Auf Phillip Island müssen die meisten Fahrer wegen der hohen Reisekosten auf die

Die drei australischen Weltmeister **Wayne Gardner, Mick Doohan und Casey Stoner** sind fortan ständig im

Fahrerlager von Phillip Island anwesend. Am Donnerstag wurden Bronze-Büsten der drei Legenden eingeweiht, die allesamt grosse Siege vor Heimpublikum gefeiert haben und nach deren Namen in Phillip Island auch Streckenabschnitte benannt sind (nach Gardner die Zielgerade, nach Doohan der erste Linksknick, nach Stoner Kurve 3). Die drei durften natürlich nicht vor Ort fehlen, und sie witzelten über die Jahre, die seit der Vorlage ihrer Gesichter vergangen sind und über die Ähnlichkeiten, die sie mit den Kunstwerken haben.

»» **Barry Sheene**, 500er-Weltmeister von 1976 und 1977, bleibt in seiner Wahlheimat Australien unvergessen. Der 2004 an Speiseröhrenkrebs verstorbene Superstar wurde den Fans Down Under als Fernsehkommentator sowie als Förderer der späteren Weltmeister

Mick Doohan und Troy Corser ein Begriff. Am Donnerstag fuhr ein Korso von Motorradfahrern die knapp 300 Kilometer lange Strecke von Bairnsdale nach Phillip Island.

»» **Schauspieler und Motorrad-Abenteurer Charley Boorman**, der gemeinsam mit Ewan McGregor die durch ihre Filme bekannt gewordenen Motorradreisen gemacht hat, war auf Phillip Island ebenfalls vor Ort und gewährte den Fans Einblicke in sein Motorrad-Leben. Am Rennsonntag mischte er sich dann selbst unter die Schlachtenbummler und sah sich die Rennen an.

»» Dass es unter der Sonne Australiens schräge Vögel gibt, ist hinlänglich bekannt, aber so viele bunte Fans wie auf Phillip Island sieht man selbst auf dem Sachsenring



Doohan, Gardner und Stoner in Bronze

kaum. Frisuren mit bunten Startnummern scheinen schon fast passé, auf Phillip Island wurden auch die Bärten Helden angepasst. ♦



Mal kein Monster-Girl

Höhepunkte des Rennens

Start: Lorenzo erwischt den besten Start vor Smith und Márquez, der in Turn 4 bereits in Führung geht.
1. Runde: Die Top 10 sind Márquez, Lorenzo, Smith, P. Espargaró, Rossi, Pedrosa, Dovizioso, A. Espargaró, Crutchlow und Bradl.
2. Runde: Lorenzo und Márquez streiten um P1, Smith, Espargaró und Rossi um P3. Pedrosa nur auf P9 vor Bradl.
3. Runde: Rossi auf P3.
4. Runde: Crutchlow nach schlechtem Start auf P6.
6. Runde: Márquez 1 sec vor Lorenzo und Rossi. Crutchlow an Smith und Pol Espargaró vorbei auf P4. Abraham stürzt.
7. Runde: Iannone knallt Pedrosa ins Heck und scheidet aus. Bradl muss ausweichen. Pedrosa gibt an der Box auf.
10. Runde: Márquez 2 sec voraus, aber Rossi ist im Moment der Schnellste auf der Strecke, geht an Lorenzo vorbei auf P2.
11. Runde: Bradl auf P9 schliesst zur Gruppe auf, die um P4 kämpft!
14. Runde: Lorenzo wieder vor Rossi auf P2. Bradl P8.
15. Runde: Márquez 3,9 sec vor Lorenzo und Rossi.
16. Runde: Márquez stürzt unten an Lucky Heights! Rossi auf P1 vor Lorenzo.
18. Runde: Rossi 2 sec vor Lorenzo.
19. Runde: Bradl kollidiert mit A. Espargaró, Bradl stürzt, auch Espargaró scheidet mit Defekt aus.
23. Runde: Crutchlow an Lorenzo vorbei auf P2, 6 sec hinter Rossi.
25. Runde: P. Espargaró stürzt auf P4 in Turn 4.
27. Runde: Crutchlow stürzt auf P2! Rossi siegt vor Lorenzo, Smith. Nur 14 von 23 Fahrern im Ziel! ♦ ML

GRAND PRIX VON AUSTRALIEN/Phillip Island – MotoGP / Resultate

Phillip Island (AUS): 19. Oktober 2014; 16. Lauf zur Weltmeisterschaft; 120,096 km über 27 Runden à 4,448 km; 23 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 16 Grad, Asphalt: 29 Grad



Table with 8 columns: Fahrer, Motorrad, Rdn., Zeit/Rückst., Ausfallgr., Schnellste Rd., Topspeed, Reifen, Punkte. Lists race results for 27 riders.

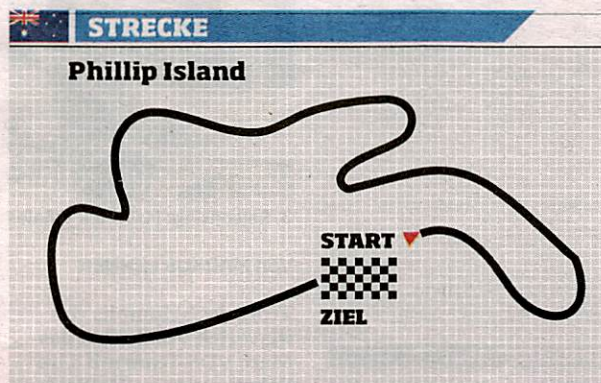
Nicht klassiert:

Table listing riders who did not finish the race, including Cal Crutchlow, Pol Espargaró, Aleix Espargaró, Stefan Bradl, Marc Márquez, Broc Parkes, Dani Pedrosa, Andrea Iannone, and Karel Abraham.

Führung: Márquez, Runden 1-17; Rossi, 18-27.

Nächstes Rennen: 26. Oktober 2014, Sepang (MAL)

Internet: www.motogp.com



Runde für Runde

Grid-in table showing rider positions from 1st to 23rd for each of the 27 laps.

Legend for the grid-in table: Yellow = Fahrt des Siegers, Grey = Fahrt des Zweiten, Brown = Fahrt des Dritten, XX = Fahrer beim Boxenstopp, XX = Fahrer aus dem Rennen.

Qualifying

Qualifying results table with 2 columns: Rider name and time.



WM-Stand Fahrer

Table of rider standings in the MotoGP World Championship.

WM-Stand Marken

Table of manufacturer standings in the MotoGP World Championship.

WM-Stand Teams

Table of team standings in the MotoGP World Championship.

MEIN RENNEN

Fahrerkommentare nach dem Grand Prix von Australien



Andrea Dovizioso (4.)

«Auf dieser Strecke war ich eigentlich nie gut und auch an diesem Wochenende war ich nicht wirklich konkurrenzfähig, Platz 4 ist deshalb nicht schlecht.»



Scott Redding (7.)

«Ich bin als Fünfter in die letzte Kurve eingebogen, aber Héctor Barberá und Álvaro Bautista haben mich mit ihren stärkeren Bikes bis zum Ziel überholt.»



Cal Crutchlow (-)

«Das heutige Resultat haben wir wirklich nicht verdient. Ich habe in der letzten Runde langsamer gemacht, da ist wohl mein Vorderreifen zu sehr abgekühlt und ich bin gestürzt.»

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Topstart für Kallio und Rabat, dann Viñales, Zarco und Lüthi. Rabat geht in Führung, verbremst sich aber in der Haarnadel, fällt auf P5 zurück.

1. Runde: Kallio, Viñales, Zarco, Lowes, Lüthi, Rabat, Schrötter, Cardus, Torres, Cortese sind die Top 10. Folger P13, Aegerter P15, Krummenacher auf P21.

2. Runde: Lowes vor auf P2 hinter Kallio. Lüthi P3.

4. Runde: Schrötter hält auf P7 mit der Spitzengruppe mit, Aegerter, Folger, Cortese auf P11, P12 und P13. Pasini stürzt.

6. Runde: Kallio, Rabat, Viñales, Lowes, Lüthi, Zarco und Schrötter ziehen davon.

9. Runde: Zarco und Schrötter verlieren den Anschluss.

10. Runde: Lüthi P5, Schrötter P7, Cortese P8, Aegerter P12, Folger P14, Krummenacher P19.

11. Runde: Rabat verbremst sich zum 3. Mal in der Haarnadel, fällt zurück auf P4. Viñales führt.

13. Runde: Lüthi erstmals vorn, aber Viñales, Kallio, Rabat und Lowes dichtauf. Die Führung wechselt ständig. Cortese hat Schrötter und Zarco eingeholt.

18. Runde: Kallio verbremst sich in Führung, verliert 4 Plätze und 2 sec. Viñales führt vor Rabat und Lüthi. Zarco stürzt. Cortese P6, Schrötter P7, Aegerter P11, Folger P14, Krummenacher P20.

22. Runde: Viñales zieht davon, Lüthi greift Rabat an.

24. Runde: Viñales 1 sec voraus. Lowes verliert den Anschluss.

25. Runde: Lüthi an Rabat vorbei auf P2. Viñales siegt klar. Rabat kann Kallio knapp hinter sich halten, zum Titel fehlen Rabat noch 9 Punkte. ♦ ML

GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – MOTO2 / Resultate

PHILLIP ISLAND/AUS: 19. Oktober 2014; 16. Lauf zur Weltmeisterschaft; 111,2 km über 25 Runden à 4,448 km; 32 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste: leicht bewölkt/windig/trocken; Luft: 16 Grad, Asphalt: 29 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Maverick Viñales (E)	Kalex	25	39:10,419	1:33,066	25
2. Thomas Lüthi (CH)	Suter	25	+1,329	1:33,273	20
3. Esteve Rabat (E)	Kalex	25	+1,504	1:33,235	16
4. Mika Kallio (FIN)	Kalex	25	+1,843	1:33,104	13
5. Sam Lowes (GB)	SpeedUp	25	+3,292	1:33,203	11
6. Sandro Cortese (D)	Kalex	25	+11,697	1:33,377	10
7. Marcel Schrötter (D)	Tech3	25	+11,777	1:33,627	9
8. Dominique Aegerter (CH)	Suter	25	+18,276	1:34,021	8
9. Xavier Siméon (B)	Suter	25	+18,282	1:33,865	7
10. Jordi Torres (E)	Suter	25	+18,478	1:33,987	6
11. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	25	+18,514	1:33,847	5
12. Louis Rossi (F)	Kalex	25	+18,560	1:33,699	4
13. Franco Morbidelli (I)	Kalex	25	+18,834	1:33,605	3
14. Lorenzo Baldassarri (I)	Suter	25	+19,224	1:33,841	2
15. Jonas Folger (D)	Kalex	25	+19,437	1:34,008	1
16. Ricky Cardús (E)	Tech3	25	+33,238	1:34,143	-
17. Luis Salóm (E)	Kalex	25	+33,776	1:33,970	-
18. Nico Terol (E)	Suter	25	+36,416	1:34,443	-
19. Randy Krummenacher (CH)	Suter	25	+40,574	1:34,336	-
20. Julián Simón (E)	Kalex	25	+40,630	1:34,359	-
21. Gino Rea (GB)	Suter	25	+51,225	1:34,927	-
22. Anthony West (AUS)	SpeedUp	25	+51,281	1:34,061	-
23. Roman Ramos (E)	SpeedUp	25	+51,448	1:35,002	-
24. Tomoyoshi Koyama (J)	NTS	25	+51,496	1:34,857	-
25. Florian Marino (F)	Forward-KLX	25	+55,266	1:35,134	-
26. Aiden Wagner (AUS)	Kalex	25	+1:02,283	1:35,297	-
27. Max Croker (AUS)	Suter	24	+1 Rde	1:39,759	-
Nicht klassiert:					
- Mattia Pasini (I)	Forward-KLX	18	+7 Rdn.	1:33,523	-
- Johann Zarco (F)	Caterham-S.	17	+8 Rdn.	1:33,787	-
- Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	15	+10 Rdn.	1:34,482	-
- Rattthapark Wilairot (THA)	Caterham-S.	12	+13 Rdn.	1:34,320	-
- Thitipong Warokorn (T)	Kalex	4	+21 Rdn.	1:35,626	-
Nicht gestartet:					
- Axel Pons (E)	Kalex				
- Robin Mulhauser (CH)	Suter				
- Azlan Shah (MAL)	Kalex				

Durchschnittstempo des Siegers: 170,3 km/h

Schnellste Runde: Viñales (E), 25. Runde, in 1:33,066 min (=172,0 km/h)

Nächstes Rennen: 26. Oktober 2014, Sepang (MAL) Internet: www.motogp.com

Qualifying

1. Rabat	1:32,470
2. Zarco	1:32,485
3. Kallio	1:32,698
4. Viñales	1:32,712
5. Lüthi	1:32,757
6. Cortese	1:32,824
7. Lowes	1:32,938
8. Torres	1:32,941
9. Simeón	1:32,960
10. Schrötter	1:32,964
11. Cardus	1:32,968
12. Morbidelli	1:33,083
13. Pasini	1:33,111
14. Folger	1:33,198
15. Krummenacher	1:33,252
16. Aegerter	1:33,253
17. Syahrin	1:33,349
18. Baldassarri	1:33,379
19. Nakagami	1:33,391
20. Rossi	1:33,420
21. Wilairot	1:33,480
22. Salom	1:33,556
23. Terol	1:33,609
24. Marino	1:33,841
25. West	1:34,000
26. Simón	1:34,042
27. Rea	1:34,367
28. Pons	1:34,414
29. Warokorn	1:34,458
30. Koyama	1:34,862
31. Wagner	1:35,172
32. Ramos	1:35,373
33. Mulhauser	1:38,203
34. Crocker	1:38,619

WM-Stand Fahrer

1. Rabat	310
2. Kallio	269
3. Viñales	249
4. Lüthi	161
5. Aegerter	151
6. Zarco	117
7. Corsi	100
8. Cortese	76
9. Morbidelli	75
10. Salóm	67
11. Schrötter	66
12. West	65
13. Lowes	60
14. Folger	53
24. Krummenacher	24

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	385
2. Suter	248
3. Caterham-Suter	117
4. SpeedUp	112
5. Tech3	83
6. Forward KLX	33



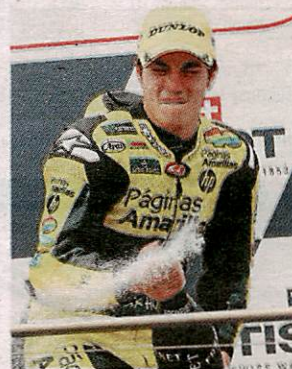
Kampf um Platz 8: Dominique Aegerter (innen) und Jonas Folger

Grand Prix von Phillip Island - Moto2

VDS erlöst, Lüthi glücklich



Viñales vor Rabat, der später noch von Lüthi bezwungen wird



3. Saisonsieg: Maverick Viñales



Platz 2 für Tom Lüthi

Von MARKUS LEHNER

Trotz des Triumphs von Maverick Viñales hat das Marc VDS-Team mit Tito Rabat und Mika Kallio den Fahrer-WM-Titel 2104 beim Australien-GP gesichert. Japan-Sieger Tom Lüthi überzeugte mit P2 erneut und hat Landsmann Dominique Aegerter vom vierten Gesamtrang verdrängt.

Alles war für die Titelfeier vorbereitet, doch Esteve «Tito» Rabat muss noch mindestens bis zum Malaysia-GP am kommenden Sonntag warten, bis er seinen ersten WM-Titel im Sack hat. Rabat hätte seinen Vorsprung im WM-Gesamtklassement von 38 auf mindestens 50 Punkte ausbauen müssen, um bereits in Australien uneinholbar voraus zu sein. Doch trotz der Pole-Position (seiner 9. in dieser Saison) kam Rabat «nur» auf Rang 3 hinter Viñales und Lüthi ins Ziel. Immerhin: Dem VDS-Team des Belgiers Marc van der Straaten ist der Titel nicht mehr zu nehmen.

Rabat: In Sepang Rang 7

«Das war nicht das beste Rennen meiner Karriere», gab Rabat zu, der sich vier Mal in Turn 4 verbremst und dadurch immer wieder Plätze eingebüsst

hatte. «Der Start war gut, und mit meinem perfekten Set-up hätte ich gewinnen können. Aber bei jedem Angriff machte sich im Kopf das WM-Gesamtklassement bemerkbar. Ich begann Fehler zu machen. Aber auch Kallio kam nicht fehlerfrei durch, und ich kam vor ihm ins Ziel. Das war das Wichtigste.»

Die Ausgangslage für den Sepang-GP am Sonntag ist einfach: Wenn Rabat auf Rang 7 oder besser klassiert ist, ist ihm der Titel nicht mehr zu nehmen. Auch wenn Kallio in Malaysia und in Valencia gewinnt.

Viñales: Spass vor Umstieg

Sieger Viñales gab sich nach seinem 3. Moto2-Sieg nach Austin und Aragón locker, obwohl er alle theoretischen Chancen auf den Titel verlor: «Ich, Lüthi, Rabat, Kallio – alle hatten heute Siegchancen. Ich hatte am Schluss die besten Karten. Wir haben nun mit dem Bike technisch ein Toplevel erreicht, meine letzten Rennen vor dem MotoGP-Umstieg mit Suzuki machen enorm Spass.»

Noch-Suter-Pilot Tom Lüthi bestätigte mit Rang 2 seinen Sieg von Japan. «Der Wind war ein bisschen tückisch, sonst lief es gut. Ich wusste, dass Rabat an den Titel denken musste, also habe ich entsprechend Druck auf ihn ausgeübt.» ♦

Thomas Lüthi

Lüthi verdrängt Aegerter

Von CHRIS EVENS
und MARKUS LEHNER

Ein Sieg, ein zweiter, zwei vierte und zwei fünfte Plätze: Tom Lüthi's Bilanz aus den letzten sechs Grands Prix ist beeindruckend.

Nach seinem Sieg in Japan glänzte Tom Lüthi (28) auch beim Grand Prix von Australien mit einer starken Leistung und erkämpfte sich hinter Maverick Viñales Platz 2. Lüthi verdrängte damit in der WM-Wertung seinen Schweizer Landsmann und nächstjährigen Teamkollegen Dominique Aegerter vom 4. Platz.

«Drehenden Wind erwartet»

«Ein harter Kampf und ein tolles Ergebnis – so sollte es im-

mer sein», freute sich Lüthi. «Wir hatten erwartet, dass der Wind um 180 Grad drehen und damit das Fahren beeinträchtigen würde. Das hat man an den vielen Fehlern gesehen, die im Rennen passiert sind, vor allem in Turn 4, wo wir rund 50 Meter früher bremsen mussten als zuvor. Es haben sich Windschattengefächte fast wie in der Moto3-Klasse entwickelt, es ging hin und her mit vielen Führungswechseln. Mit 20 Punkten da rauszukommen, ist fantastisch. Viñales zu schlagen, wäre heute allerdings sehr schwierig gewesen, deshalb bin ich zufrieden mit dem zweiten Platz. Jetzt will ich den Schwung von unserem Sieg in Japan und dem zweiten Platz hier nach Malaysia mitnehmen und in Sepang nochmals zuschlagen.»



D-Zug an der Spitze: Lüthi vor Viñales, Kallio, Rabat und Lowes

«Das war ein Rennen, das uns beim Zuschauen an den Rand des Herzinfarkts getrieben hat», fügte Lüthi's Cheftechniker Alfred Willeke hinzu. «Die Setting-Umstellungen vom Morgen waren positiv, auch die

weichere Reifenmischung war die richtige Entscheidung. Ich bin fast so happy wie beim Sieg letzte Woche. Das Einzige, das man sich wünschen könnte, ist, dass es schon bei Saisonbeginn so gut gelaufen wäre!» ♦

Sandro Cortese

«Echt extrem schnell»

Wie in Indianapolis sauste Sandro Cortese in Phillip Island auf P6 und wiederholte damit sein zweitbestes Saisonergebnis. Von der zweiten Startreihe aus begann Cortese das Rennen gut, aber bereits in der ersten Runde sprang ein Gang heraus, der Moto3-Weltmeister von 2012 fiel auf den 14. Platz zurück. Danach war er zeitweise schneller unterwegs als die Spitze und rackerte sich bis zu Marcel Schrötter, der den 6. Platz inne hatte, nach vorne. «Ich war heute echt extrem schnell unterwegs», berichtete Cortese. «Natürlich ist P6 o.k., aber heute wäre angesichts meiner Rundenzeiten viel mehr

drin gewesen, und ehrlich gesagt, habe ich mir auch mehr erhofft. Das Problem war, dass ich nicht von Anfang an den Zug ganz vorne erwischte habe. Das ist echt schade, ich fühle mich heute richtig stark.» ♦ CEV/ML



Cortese: «Da war mehr drin»

Jonas Folger

Das Vertrauen fehlt

Mit Platz 15 und einem WM-Punkt war Kalex-Pilot Jonas Folger alles andere als zufrieden. Der Deutsche wurde von denselben Problemen eingebremst, die ihn bereits seit Beginn der zweiten Saisonhälfte plagten – Folger findet einfach kein Vertrauen in sein Bike. «Eigentlich kann ich gar nichts sagen», erzählte Folger. «Wir finden einfach keine Lösungen. Das zerrt an den Nerven, ich bin über das Weekend und die Klassierung enttäuscht. Meine Crew unternimmt alles Erdenkliche, um die Lage zu verbessern, aber wir finden noch

keinen Ausweg. Ich habe stets am Limit gepusht, aber in den schnellen Kurven hat mir das Vertrauen für Topzeiten gefehlt. Ich fliege nicht gerne um die halbe Welt, um mit nur einem Punkt zur nächsten Station weiterzureisen.» ♦ CEV/ML



Folger: «Stets am Limit»

Dominique Aegerter

Kleine Formschwäche

Der als WM-Vierter nach Australien gereiste Sachsenring-Sieger Dominique Aegerter leidet unter einer kleinen Formschwäche, wie er nach dem Qualifying zugab: «Es fehlt das perfekte Gefühl für das Vorderrad, und ich schaffe es nicht, mich hundertprozentig zu konzentrieren. Vielleicht brauche ich mal eine Pause, aber die kann ich mir jetzt nicht leisten. Doch das richtige Gefühl wird zurückkommen!»

Seinen Kampfgeist hat Aegerter aber keinesfalls verloren. Der Suter-Pilot kam in der achtköpfigen Verfolgergruppe

als Erster auf Rang 8 ins Ziel. «Schnellere Rundenzeiten zu erzielen, um noch weiter nach vorne zu kommen, schaffte ich leider nicht.» Aegerter musste seinen 4. WM-Zwischenrang an seinen Landsmann Tom Lüthi abtreten. ♦ CEV/ML



Aegerter: «Pause nötig»

Randy Krummenacher

Erneut ohne Punkte

Der 24 Jahre alte Schweizer, der seinen Startplatz für 2015 noch nicht auf sicher hat, freute sich über den 15. Startplatz: «So ein Erfolgserlebnis habe ich gebraucht. Die aktuelle Situation ist nicht einfach für mich und macht mir zu schaffen. Aber das gehört zum Alltag im Profirennensport.» Im Rennen konnte Ioda-Suter-Pilot Krummenacher seine Trainingsleistung nicht umsetzen, er landete nur auf Rang 19 und blieb auf seinen 24 WM-Punkten sitzen. «Der Start war o.k., aber dann gab es mehrere Kollisionen, bei denen ich viele Plätze verloren habe. Ich habe alles gegeben, mehr

ging nicht. Ich war in jedem Abschnitt etwas langsamer als im Qualifying. Schade, dass wir den Speed aus dem Training nicht ins Rennen mitnehmen konnten.» ♦ CEV/ML



Krummenacher: Grosse Sorgen

NACHRICHTEN

Teamzusammenstellung weiter offen

Thomas Lüthi Obwohl er mit seiner aktuellen Truppe die technischen Probleme gelöst hat, zu neuer Hochform aufgelaufen und derzeit klar bester Suter-Pilot ist, wird der Schweizer nächstes Jahr mit neuen Technikern zusammenarbeiten müssen. «Fred Corminboeuf hat bereits drei Leute, so kann ich meine bisherige Truppe nicht komplett behalten», weiss Lüthi. «Ich hoffe aber, dass ich zumindest meinen Techniker Alfred Willeke und noch jemanden mit in das neue Team nehmen kann.»

Mit neuem Chassis ganz an die Spitze

Marcel Schrötter Der deutsche Tech3-Pilot war in Phillip Island über das ganze Wochenende sehr stark, auch Teamkollege Ricky Cardus war stets in den Top 10 anzutreffen. «Wir haben mit den Technikern grosse Fortschritte erreicht», freut sich Schrötter. «Das Bike hat sehr viel Potenzial, das wir nun durch viel Abstimmungsarbeit auszuschöpfen beginnen.» Technikchef Guy Coulon hat aufgrund der Aussagen von Schrötter und Cardus ein neues Chassis erarbeitet, das nach der Saison in Valencia getestet wird. «Ich hoffe, dass wir damit im nächsten Jahr noch weiter nach vorne kommen», freut sich Schrötter auf das nächste Jahr.

Saison 2015 so gut wie gesichert

Randy Krummenacher Obwohl bei Ioda Racing Florian Alt einen Vertrag unterzeichnet hat und mit Jesko Raffin ein weiterer Schweizer in die Moto2-WM kommt, ist Randy Krummenacher sicher, dass er auch 2015 in der WM fährt. «Ich habe mehrere Optionen, noch in dieser Woche sollte ich einen Vertrag unterschreiben.» ♦ IP

KOMPAKT

»»

Moto2 In Australien fuhren zwei einheimische Piloten mit Wildcard: Aiden Wagner setzte bei Marc VDS eine dritte Kalex ein, Max Croker bei Asca Racing eine Suter. Wagner wurde 26., Croker mit einer Runde Rückstand 27. ♦ IP

Marcel Schrötter

Plan ging auf



Schrötter (23) hinter Cortese: «Start und Rennbeginn waren top»

Mit Rang 7 direkt hinter Sandro Cortese erzielte Tech3-Pilot Marcel Schrötter beim Australien-GP sein bestes Saisonresultat.

Die niedrigeren Temperaturen und der stärkere Wind als an den Trainingstagen hinderten den 21-jährigen Tech3-Piloten Marcel Schrötter nicht daran, seine starke Performance des Trainings (Startplatz 10) auch im Rennen umzusetzen. Nach einem guten Start und einer aggressiven Anfangsphase schaffte er sogar den Anschluss an die Spitzengruppe. Aber er musste Viñales, Lüthi, Rabat, Kallio und Lowes bei Halbzeit ziehen lassen und sich am Ende ganz knapp Landsmann Sandro Cortese geschlagen geben. Schrötters Rundenzeiten waren aber nur unwesentlich langsamer als diejenigen der Spitzengruppe.

«Zarco falsch eingeschätzt»

«Ich bin sehr, sehr glücklich», freute sich Schrötter. «Australien war von Beginn an ein starkes Wochenende für uns. Das Super-Gefühl für die Mistral 610 hat sich mit jeder weiteren

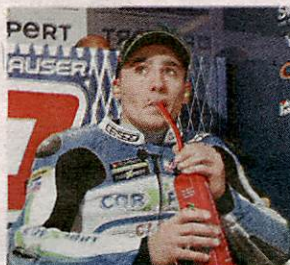
Trainingssession verbessert. Ich freue mich riesig über diese konstante Leistung und vor allem über mein zweikampfstarkes Rennen. Der Start und die ersten Runden sind mir so gelungen, wie ich es mir vorgenommen hatte und wie es auch notwendig war. Denn ich wusste, dass ich mit einem guten Start mit der Spitze mithalten konnte. Leider habe ich den Fehler gemacht, dass ich hinter Johann Zarco blieb. Normalerweise ist der Franzose enorm schnell, er fuhr im Training die Pace von Rabat. Ich wollte ihn als Zugpferd benutzen, aber leider war er im Rennen nicht mehr so schnell. Dann kam Sandro Cortese von hinten dahergefliegen. Ab diesem Zeitpunkt ist eine Lücke zur Spitzengruppe entstanden, auch der starke Wind hat dabei eine Rolle gespielt hat. Ich konnte Sandro locker folgen, aber meine Taktik für die letzte Runde ist nicht aufgegangen ist. Ich habe ihn in der langsamen Rechtskurve nach Lucky Heights überholt. Aber in den letzten zwei Kurven und auf der Zielgeraden hatte er Vorteile.» ♦ CEV/ML

Robin Mulhauser

2 Stürze: Startverzicht

Nach zwei heftigen Stürzen am Freitag bei mehr als 220 km/h verzichtete der Nummer-2-Pilot des Teams Technomag-carX-pert hinter Dominique Aegerter auf das sonntägliche Rennen. «Ich habe Glück im Unglück gehabt», erklärte Mulhauser. «Beim heftigsten Sturz am Freitagnachmittag konnte ich zwar selbstständig aufstehen, aber ich fühlte mich ziemlich benommen. Die Prellungen hätte ich wegstecken können, aber am Samstag im Qualifying kam ich mir vor, als hätte ich Fieber. Nach fünf oder sechs Runden schaffte ich es nicht mehr, mich zu konzentrieren und bekam sogar Probleme mit den Augen. Das war gefährlich, auch für die

anderen, denn ich konnte keinen GP-würdigen Rhythmus fahren. Team-Manager Frédéric Cominboeuf und ich haben uns dann für den Startverzicht entschieden. Auch die australischen Ärzte rieten mir von einem Start ab.» ♦ CEV/ML



Mulhauser: Brummschädel

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Pole-Setter Márquez verteidigt vor seinem Teamkollegen Rins die Führung. Miller, von Platz 8 gestartet, gewinnt eine Position.

1. Runde: Márquez führt vor Rins, Kent, Fenati, Vázquez, Miller, Binder, McPhee, Guevara und Viñales. Grünwald (von P21 gestartet) hat einen Rang verloren, Öttl (von P28) sogar deren drei.

4. Runde: Die besten elf Piloten haben sich um fast drei Sekunden vom Feld abgesetzt.

5. Runde: Vázquez vom Racing Team Germany hat die Spitze übernommen.

6. Runde: Márquez holt sich P1 zurück.

7. Runde: Jetzt ist die Reihe an Miller als Spitzenreiter.

10. Runde: Mit Fenati führt bereits der vierte Pilot das Rennen an.

11. Runde: Márquez ist zurück auf P1.

18. Runde: Miller übernimmt die Führung.

19. Runde: Márquez vorn.

20. Runde: Miller geht wieder in Führung. Aber Márquez wird durchgereicht, ist nur noch Siebter. Die Top-9-Piloten trennen sich um 0,68 Sekunden!

21. Runde: Die Spitzengruppe wird reduziert. Zuerst stürzt Fenati, dann crashen Binder und Kent.

22. Runde: Jetzt führt wieder Márquez. Grünwald dringt erstmals in die Top 20 vor.

23. Runde: Miller siegt. Die sechs schnellsten Piloten trennen sich auf dem Zielstrich nur 0,242 Sekunden! Grünwald auf P19, Öttl auf P21. ♦ WHJ

Qualifying

1. Márquez	1:36,050
2. Rins	1:36,064
3. Guevara	1:36,389
4. Kent	1:36,419
5. McPhee	1:36,521
6. Vázquez	1:36,572
7. Iwema	1:36,640
8. Miller	1:36,672
9. Masbou	1:36,688
10. Fenati	1:36,692
11. Navarro	1:36,753
12. Binder	1:36,766
13. Antonelli	1:36,771
14. Viñales	1:36,773
15. Oliveira	1:36,865
16. Tonucci	1:36,898
17. Kornfeil	1:36,953
18. Hanika	1:37,158
19. Ajo	1:37,201
20. Bastianini	1:37,203
21. Grünwald	1:37,228
22. Azmi	1:37,285
23. Locatelli	1:37,440
24. Gardner	1:37,472
25. Khairuddin	1:37,614
26. Migno	1:37,699
27. Bagnaia	1:37,729
28. Granado	1:38,017
29. Deroue	1:38,026
30. Öttl	1:38,467
31. Ferrarri	1:38,707
32. Danilo	1:38,852
33. Simpson	1:38,993

GRAND PRIX VON AUSTRALIEN – Moto3 / Resultate

Phillip Island (AUS): 19. Oktober 2014; 16. Lauf zur Weltmeisterschaft; 102,304 km über 23 Runden à 4,448 km; 33 Fahrer gestartet, 28 gewertet; Wetter/Piste: trocken; Luft: 24 Grad, Asphalt: 27 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Jack Miller (AUS)	KTM	23	37:25,209	1:36,302	25
2. Alex Márquez (E)	Honda	23	+0,029	1:36,728	20
3. Alex Rins (E)	Honda	23	+0,032	1:36,700	16
4. Efrén Vázquez (E)	Honda	23	+0,044	1:36,531	13
5. John McPhee (GB)	Honda	23	+0,134	1:36,646	11
6. Alexis Masbou (F)	Honda	23	+0,242	1:36,434	10
7. Miguel Oliveira (P)	Mahindra	23	+2,753	1:36,849	9
8. Jakub Kornfeil (CZ)	KTM	23	+3,455	1:36,912	8
9. Niklas Ajo (FIN)	Husqvarna	23	+18,118	1:37,227	7
10. Niccolò Antonelli (I)	KTM	23	+18,119	1:37,261	6
11. Francesco Bagnaia (I)	KTM	23	+18,204	1:37,426	5
12. Jorge Navarro (E)	Kalex-KTM	23	+18,226	1:37,319	4
13. Karel Hanika (CZ)	KTM	23	+18,278	1:37,380	3
14. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	23	+18,544	1:37,000	2
15. Brad Binder (ZA)	Mahindra	23	+20,468	1:36,705	1
16. Jasper Iwema (NL)	Mahindra	23	+23,434	1:37,490	–
17. Andrea Migno (I)	Mahindra	23	+25,892	1:37,995	–
18. Hafiq Azmi (MAL)	KTM	23	+25,894	1:37,777	–
19. Luca Grünwald (D)	Kalex-KTM	23	+35,571	1:37,929	–
20. Danny Kent (GB)	Husqvarna	23	+36,602	1:36,536	–
21. Philipp Öttl (D)	Kalex-KTM	23	+40,291	1:38,538	–
22. Jules Danilo (F)	Mahindra	23	+40,312	1:38,383	–
23. Scott Deroue (NL)	KTM	23	+40,514	1:37,952	–
24. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	23	+52,031	1:38,788	–
25. Juanfran Guevara (E)	Kalex-KTM	23	+56,233	1:37,004	–
26. Remy Gardner (AUS)	KTM	23	+56,274	1:38,635	–
27. Gabriel Ramos (VV)	Kalex-KTM	23	+57,002	1:38,658	–
28. Olly Simpson (AUS)	KTM	23	+57,340	1:38,768	–

Nicht klassiert:

– Romano Fenati (I)	KTM	21	+2 Rdn	1:36,731	–
– Isaac Viñales (E)	KTM	16	+7 Rdn	1:36,632	–
– Enea Bastianini (I)	KTM	12	+11 Rdn	1:37,322	–
– Andrea Locatelli (I)	Mahindra	1	+22 Rdn	–	–
– Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Honda	1	+22 Rdn	–	–

Durchschnittstempo des Siegers: 164,0 km/h

Schnellste Runde: Miller, Runde 3 in 1:36,302 min (=166,2 km/h; Rekord)

Nächstes Rennen: 26. Oktober 2014, Sepang (MAL) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	251
2. Miller	231
3. Rins	210
4. Vázquez	187
5. Fenati	174
6. Masbou	150
7. Viñales	121
8. Bastianini	116
9. Kent	103
10. Binder	102
11. Oliveira	102

Ferner:
23. Öttl 10

WM-Stand Konstrukteure

1. Honda	343
2. KTM	339
3. Mahindra	158
4. Husqvarna	130
5. Kalex-KTM	56
6. FTR-KTM	4



Es ist nirgend schöner als daheim: Millers Helm für den Heim-GP

Grand Prix von Australien - Moto3

Miller siegt und hofft wieder

Jack Miller schlug bei seinem Heimrennen in Phillip Island zurück. Dank des ersten Sieges seit rund drei Monaten darf sich der Australier auch wieder Hoffnungen auf den WM-Titel in der Moto3-Klasse machen.

Hauchdünn, 0,029 Sekunden trennten Miller auf dem Zielstrich des Grand Prix von Australien von seinem Titelkonkurrenten und WM-Leader Alex Márquez. Der Lokalmatador riskierte in Phillip Island viel: «Fast wäre ich in der letzten Kurve noch gestürzt. Aber es war grundsätzlich ein Rennen zum Schreien. Da passierte so viel!» Jack Miller ist der erste Australier seit Casey Stoner 2012, der in Phillip Island siegte. Stoner gewann damals vor dem Heimpublikum seinen 45. und letzten WM-Lauf, ehe er zum Saisonende zurücktrat. «Ein Wahnsinn, hier zu gewinnen. Das ist ein Sieg, der dir immer im Gedächtnis bleibt», meinte der überglückliche Miller nach seinem jüngsten Erfolg.

Der 19-jährige KTM-Pilot dürfte aber auch erleichtert gewesen sein. Denn sein fünfter Saisonsieg ist der erste nach einer langen Durststrecke. Zu Saisonbeginn dominierte Miller die Moto3-WM und gewann bis Mitte Mai drei der ersten fünf WM-Läufe. Danach siegte er nur noch auf dem deutschen Sachsenring. Doch dieser Sieg liegt lange zurück – rund drei

Monate. Vor seinem Australien-Sieg schaffte es Miller bei sechs Rennen nur noch zweimal (jeweils Dritter in Indianapolis/USA, und Misano/1) auf das Podest. Die Honda-Konkurrenten und Teamkollegen Alex Márquez (1-mal Sieger, 3-mal Zweiter) und Alex Rins (2-mal Sieger) liefen Jack Miller seit dem Deutschland-GP den Rang ab. Ende September war sein Punktepöster aufgebraucht: Márquez übernahm in der Moto3-Klasse die Führung und baute diese mit einem Sieg beim vorletzten GP in Japan massiv aus. 20 Punkte beträgt die Differenz zwischen den Titelanwärtern Márquez und Miller. 50 Punkte sind bei den beiden verbleibenden Rennen noch zu vergeben.

Teamchef Ajo ahnte es

«Es ist noch nicht vorbei», grinste Miller nach seinem Australien-Sieg. Teamchef und Weltmeistermacher Aki Ajo fiel auf: «Jack war vor dem Rennen ganz ruhig, obwohl er tags zuvor in der Qualifikation nur Achter war. Ich habe gespürt: Das wird sein Tag!» Márquez schreckte das nicht, der jüngere Bruder von MotoGP-Weltmeister Marc Márquez lässt sich die Nervosität jedenfalls nicht anmerken: «Sicher, einfach wird die Titeljagd nicht. Das wird eine Schlacht zwischen uns.» Der WM-Dritte Rins hat mit 41 Zählern Rückstand auf Márquez nur noch Aussenseiterchancen. ♦ WHJ/CE



0,044 Sekunden trennen Miller, Márquez, Rins und Vázquez



Miller: Da geht viel Druck weg



Rins: Nur noch Aussenseiter

Luca Grünwald

Alleingelassen



Im Rudel ist's einfacher: Grünwald vor Migno, Guevara, Deroue

Eine solide Leistung lieferte Luca Grünwald beim Australien-GP ab, hiess es beim deutschen Kiefer-Team. Rang 19 gehört zu den besten Saisonergebnissen und wurde unter erschwerten Bedingungen realisiert.

Zum sechsten Mal in der laufenden Moto3-Weltmeisterschaft gelang Luca Grünwald der Sprung in die Top 20. Am nächsten an den WM-Punkterängen dran war der 19-jährige Deutsche Anfang Juni beim Italien-GP in Mugello mit Platz 16. «Zum Schluss wollte ich das Ding einfach nur noch nach Hause fahren», erklärte Grünwald nach dem Rennen in Phillip Island enttäuscht. «Nur noch», weil der Kalex-KTM-Pilot während des Grand Prix von Australien den Kontakt zu den Mitstreitern verlor und sich deshalb schwertat mit konstanten Rundenzeiten. «Ich merke selbst, dass ich in einigen Kurven langsamer bin, weil ich alleine fahre. Zwischendurch kriegte ich ein, zwei Runden einermassen hin, das aber mit

der Brechstange. Eine solche Fahrweise halte ich über eine längere Distanz nicht durch», erklärte Grünwald.

Hoch hinaus im Warm-up

Dabei hatte er sich tags zuvor in der Qualifikation noch seinen besten Startplatz der Saison gesichert – Position 21, wie zuvor schon in Mugello (1), auf dem Sachsenring und in Indianapolis (USA). «Und die Zeit habe ich auch in der Gruppe geschafft», sagt Grünwald. Im Warm-up setzte er mit Platz 12 sogar noch einen drauf. «Weil es Luca so gut lief, hatten wir uns für das Rennen etwas mehr erhofft. Vor allem nach dem Warm-up, wo er starke 1:37-er, 1:38-er-Rundenzeiten gefahren ist», meinte Cheftechniker Jochen Kiefer. «Als die Lücke zu den Vorderleuten entstand, fiel Luca in seinen alten Rhythmus zurück. Alleine fahrend schafft er es noch nicht, die letzten Sekunden aus einer Runde rauszuquetschen.» Im Vergleich zur besten Warm-up-Zeit war er im Rennen eine halbe Sekunde langsamer. ♦ WHJ/IP

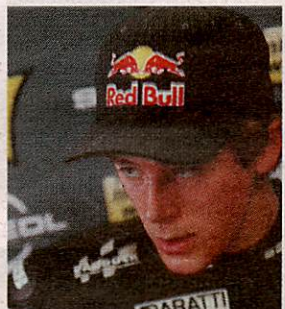
Philipp Öttl

Fester Glaube

Philipp Öttl rennt weiter seiner Form hinterher. Beim Australien-GP blieb dem 18-jährigen Deutschen nur Rang 21. Die letzten ergatterten WM-Punkte gehen auf den Sommer zurück, beim Heimrennen auf dem Sachsenring (Platz 12). Es war gleichzeitig das Ende seiner Erfolgsserie mit WM-Punkterangklassierungen bei fünf von sechs Rennen. «Aber der Erfolg kommt zurück zu mir, weil ich und das Team dafür arbeiten», meinte Öttl nach dem Australien-GP gezeichnet, aber überzeugt.

Zum Verhängnis wurde dem Kalex-KTM-Piloten die Startphase in Phillip Island: «Der Start hat alles versaut, und die erste Runde war auch nicht

gut.» Sein Motorrad sei gut gewesen, «aber ich stagniere bei meiner persönlichen Entwicklung. Der Grundsatz fehlt, das Vertrauen. Wenn es einem nicht läuft, muss man umso härter arbeiten.» ♦ IP/WHJ



Öttl: Etwas abgekämpft

NACHRICHTEN

Für die Familie von Dorian Romboni

Team Italia Teamchef Virginio Ferrari überlegt sich derzeit, ob er nächstes Jahr beim Nachwuchs-Team der italienischen Föderation weitermachen soll. «Es muss viel auf der technischen Seite geschehen», so der 500er-Vizeweltmeister von 1979. «Ich habe diese Aufgabe übernommen, weil ich es der Familie von Dorian Romboni versprochen habe. Er war für diesen Posten vorgesehen, bevor er beim Supermoto tödlich verunglückt ist», lässt Ferrari hinter die Kulissen sehen. «Aber da konnte ich an dem technischen Hintergrund nichts mehr ändern. Das Team hat bei Mahindra viel zu spät bestellt und nur noch bekommen, was übrig war. Das muss sich für das nächste Jahr genauso ändern wie das technische Personal beim Team, sonst kann ich die Aufgabe den jungen Fahrern gegenüber nicht mit gutem Gewissen ausüben.»

Ein Jahr mehr Chance geben

Philipp Öttl «Dieses Jahr läuft, er klar seiner Form hinterher», weiss Vater Peter Öttl. «Aber bei vielen Fahrern ist das zweite WM-Jahr das schwierigste. Zum Glück sind sich die meisten, die uns unterstützen, darüber im Klaren. Man muss bei den Jungen einfach langfristig planen.»

Hoffnung Spanische Meisterschaft

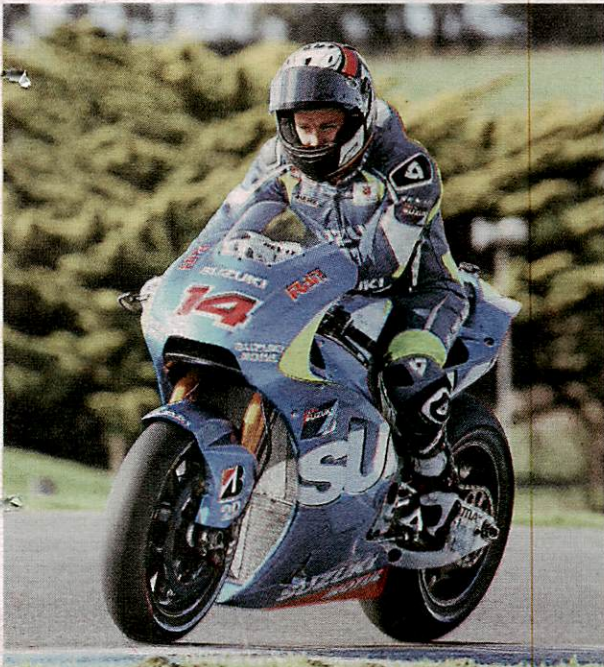
Luca Grünwald Da das Kiefer Team keine weitere Saison mit Luca Grünwald finanzieren konnte, sucht der deutsche Moto3-Pilot für das nächste Jahr eine Möglichkeit, in der Spanischen Meisterschaft zu fahren. «Ich möchte dort in der Moto3-Klasse bleiben», so der 19-Jährige. «Denn wenn ich dort gut abschneide, besteht die grösste Hoffnung, dass ich von dort wieder in die WM zurückkehren kann.» ♦ IP

KOMPAKT

»» **Arthur Sissis** Der nach dem Brunn-GP bei Mahindra entlassene Australier tauchte als Zuschauer in Phillip Island auf. Im Strassensport hat er keine Angebote, er könnte wieder Speedway fahren. ♦ IP

Superbike-WM

Die GP-Asse kommen



Randy de Puniet greift 2015 in der Superbike-WM an

Von JOHANNES ORASCHE

Neben Randy de Puniet bei Suzuki darf sich Superbike-WM-Promoter Dorna auch über Neuankömmling Nico Terol und vielleicht sogar Alex de Angelis freuen.

Die Top-Teams sind für 2015 voll: Bei Kawasaki steht das neue britische Duo mit Tom Sykes und Jonathan Rea seit Wochen fest. Das Ducati-Werksteam mit Chaz Davies und Davide Giugliano wurde sogar schon in der Sommerpause für ein weiteres Jahr bestätigt. Als Ducati-Kundenteams sind Barni und Althea fix. Und genau dort gibt es interessante Neuigkeiten: Wie berichtet, könnte Nico Terol tatsächlich andocken.

Ein offenes Geheimnis

Seit Althea die Trennung von Niccolò Canepa bekanntgab, ist Nico Terols Bestätigung nur eine Frage der Zeit. Der 125er-

Weltmeister kommt mit Frust aus der Moto2 zu Althea. Auch Alex de Angelis redet mit Althea. Teamboss Genesio Bevilacqua sprach bereits vor einigen Wochen von einer notwendigen Dorna-Finanzhilfe, dann würde er tatsächlich zwei Top-Fahrer einsetzen.

Haslam ist begehrt

Leon Haslam ist noch in Verhandlungen: Barni Ducati lautet eine Option, eventuell auch Red Devils mit Aprilia oder sogar das offizielle Team von MV Agusta an der Seite von Claudio Corti.

BMW wird mit dem Team Italia (Sylvain Barrier) und der neuen JR-Racing-Truppe um Troy Corser zumindest drei S1000 RR am Grid haben. Über Bimota und Buell stehen Fragezeichen, wengleich bei beiden bis zuletzt von neuen Anläufen die Rede war. Von Yamaha wird 2015 wohl kaum was zu sehen sein (s. Seite 18). ♦

NACHRICHTEN

Melandri: In Doha folgt Entscheidung

Superbike-WM Die Seifenoper um Marco Melandri geht weiter. Red Devils gilt als einziger Anwärter auf ein offizielles Aprilia-Team 2015. Die Italiener haben sich mit Aprilia zum Material für 2015 geeinigt. Toni Elias und eventuell auch Marco Melandri wären eine gute Fahrerwahl. «Es wird sich wohl noch bis Doha ziehen, dann gibt es eine Entscheidung», kündigt Melandri-Manager Alberto Vergani gegenüber MSA an. «Aprilia hätte Marco bereits 2015 gern in der MotoGP-WM. Doch wir wollen ein Top-Bike mit offiziellem Charakter für die Superbike-WM.»

Neue Rennen in der Langstrecken-WM

Langstrecken-WM Während über den Kalender der Superbike-WM 2015 in einigen Punkten noch spekuliert wird und neue Schauplätze ins Spiel kommen, stehen die Austragungsorte der Langstrecken-WM für 2015 bereits fest. Neben den Klassikern in Suzuka, Magny-Cours und Le Mans dürfte auch Oschersleben erhalten bleiben. Neu sollen aber Le Castellet und Estoril in den Fahrplan aufgenommen werden. Während Le Castellet gesichert scheint, schwebt über Estoril noch ein Fragezeichen. ♦ JO/AWI

Britische Superbike

Irrer Showdown in «Brands»

Die Fans in der ausverkauften Arena auf der Traditionspiste erlebten ein verrücktes BSB-Finale und waren dabei, als Shane Byrne (38) Geschichte schrieb.

Der Titelverteidiger hatte vor einigen Wochen noch wie der sichere Champion ausgesehen. In seinem «Wohnzimmer» in Brands musste er plötzlich ein Mini-Polster von zwölf Pünktchen auf Ryuichi Kiyonari ver-

teidigen. Beide hatten ihren vierten Titel im Visier. Kiyonari konnte zudem für BMW Geschichte schreiben.

Matchball vergeben

Während sich Byrne die Pole holte, brach sich «Kiyonari» das linke Schlüsselbein. Er sah Lauf 1 am Samstag im Hotel am Behandlungstisch. Byrne hatte also Matchball, legte sich aber auf nasser Piste hin. «Ich

hab nichts anders gemacht als in den Runden davor», knurrte er. Kawasaki-Kollege Howie Mainwaring gewann sein erstes BSB-Rennen.



Shane Byrne

Zu grosse Schmerzen

Kiyonaris Schmerzen waren am Sonntag zu gross. «Samstag war ganz schlimm. Ich fühlte mich heute gar nicht schlecht, aber die Schmerzen waren zu

gross. Im Warm-up wollte ich fahren, aber die Verhältnisse waren schlecht. Dann war's gelaufen. Es war nicht einfach, zu verzichten. Es war aber eine tolle Saison für mich.»

Byrne gewann zum Drüberstreuen beide Rennen am Sonntag. «Mein Kumpel Mainwaring und die anderen Jungs im Pulk fuhren gleich, als wär's die letzte Runde. Ich konnte mich aber aus allem raushalten. Es tut mir extrem leid für Kiyonari.» ♦ JO

IDM Sidecar

Wäfler kehrt ins Boot zurück

Christian Ruppert hat in der IDM Sidecar ein Seuchenjahr hinter sich. Doch für 2015 stehen die Zeichen auf Sturm. Beifahrer-Legende Ueli Wäfler kehrt zum Geschehen zurück - in Ruperts Seitenwagen.

Weil kurzfristig sein Beifahrer Jeffrey Verhagen absprang, mit dem er im Vorjahr als Zwölfter abschnitt, musste sich Christian Ruppert 2014 mit mehreren Ersatzmännern an der Seite durch die IDM-Saison mogeln. Dennoch wurde er Gesamt-Sechster. «So gut wie noch nie, ob-

wohl ich einen Riesenrager hatte», wundert sich der 51-jährige Schnaittenbacher, der völlig neuen Zeiten entgegenblickt. Für seine neunte IDM-Saison konnte er jetzt Ueli Wäfler dazu bewegen, bei ihm einzusteigen.

Kurs auf die Top 3 geplant

Der Schweizer hatte sich 2011 eigentlich aus der Szene verabschiedet. Doch loslassen konnte er offensichtlich nicht wirklich. Mit Josef Moser holte Wäfler 2005 den IDM-Titel. In der WM schnitt das Duo dreimal als Tabellen-Sechstes ab. Ruppert glaubt: «Wenn ich meinen

IDM-Platz 2015 nicht verbessere, dann liegt es nicht an Ueli.»

Ruppert hatte den Siggenthaler über Facebook kontaktiert und dieser habe zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk geantwortet. Vor drei Wochen trainierten beide auf dem LCR-Yamaha-Gespann im tschechischen Most. «Wir waren auf Anhieb so schnell wie die besten zehn Solofahrer auf dem Kurs. Ich glaube, dass ich mit Ueli an der Seite an die Spitze der Sidecar-IDM ranfahren kann. Er ist im ersten Moment zwar ziemlich ruhig, aber wir haben richtig Spass an der Sache.» ♦ AWI



Hoffnungsvoll: C. Ruppert

KOMPAKT

»»» **British Superbikes** Die italienische Edelmarke MV Agusta wird 2015 auch stark in der BSB vertreten sein. Dave Tyson wird mit seinem Team - derzeit auf Kawasaki - zu MV wechseln. Eine chinesische Biermarke bleibt Hauptsponsor.

»»» **Rookies Cup** Bei der kürzlichen Sichtung für den internationalen Red Bull MotoGP Rookies Cup, der im Rahmen der Motorrad-WM ausgetragen wird, schaffte kein einziger der eingeladenen deutschen Fahrer den Sprung ins Feld.

»»» **IDM Superbike** Das 3C-Team wird mit Meister Xavi Forés nicht an der Superbike-WM-Runde in Katar teilnehmen. Der Spanier testet in Valencia Material für 2015. ♦ JO/AWI

Bernd Hiemer

«Nichts zu bereuen»

Von THOMAS SCHIFFNER

Der erfolgreichste deutsche Supermoto-Fahrer Bernd Hiemer ist letzte Woche nach zwei WM- und einem EM-Titel vom Sport zurückgetreten. Er blickt wehmütig, aber ohne Zorn zurück.

Du bist 22 Jahre lang Motorradrennen gefahren, davon zwölf Jahre Supermoto. Warum der Rücktritt jetzt mit erst 31 Jahren? **BERND HIEMER:** Ich gehöre schon zur alten Generation im Supermoto. Seit zwei Jahren bin ich beruflich für BMW als Instruktor tätig, hier sind jetzt neue Aufgaben hinzugekom-



Ohne Zorn: Bernd Hiemer

men. Der Gewinn der Deutschen Meisterschaft dieses Jahr, zehn Jahre nach dem ersten Titel, war eine tolle Gelegenheit, um Danke zu sagen und zu gehen.

Obwohl du mit zwei WM-Titeln bis heute zu den Weltbesten gehörst, hast du seit fünf Jahren keine Werksunterstützung mehr bekommen. Das ist seltsam. Definitiv. Dieses Jahr habe ich von KTM nicht einmal mehr Rabatt bekommen. Ohne KTM-Händler Thomas Bauerschmidt, der mich quasi als Fan unterstützt hat, hätte ich dieses Jahr auch keine DM mehr fahren können.

Bereust du im Nachhinein deinen Wechsel 2011 mit MZ in den Strassenrennsport? Der geplante Einstieg in die Moto2-WM kam nie zustande.

Definitiv nicht. 2011 hat alles funktioniert. Martin Wimmer hat die Vereinbarungen eingehalten und alles bezahlt. Ich bin ihm nach wie vor dankbar dafür, dass er mir die Chance ge-

geben hat. Ich habe viel trainiert, habe die Spanische Meisterschaft gefahren, habe mich dann in Spanien aber unglücklich verletzt und war drei Monate ausser Gefecht. Es war eine tolle Erfahrung, auf der Strasse und in Spanien bei 40 Startern unter die ersten zehn zu kommen. Das war nach einem halben Jahr Training nicht so schlecht. 2012 kam dann leider die MZ-Insolvenz.

Du warst von 2002/2003 bis 2012 als Profi unterwegs. Was macht der ehemalige Profirennfahrer Bernd Hiemer in den nächsten Jahrzehnten?

Ich werde den Lenker nicht ganz aus der Hand legen. Ich mache seit zwei Jahren in Hechlingen als Instruktor für BMW GS-Trainings, was sehr viel Spass macht. Ich bin auch Ausbilder für interne Führerscheine Onroad und Offroad bei BMW, und ich komme auf eine Menge Einsatztage im Jahr. Siehst du Parallelen zwischen deiner eigenen Laufbahn und der Entwicklung des Supermoto – vom schnellen Aufstieg über Stagnation bis zu der krassen Abwärtsbewegung, in der sich Supermoto derzeit befindet?

Was mich betrifft, war es so, dass ich bis zuletzt von meinem Speed her in der WM Top-3- oder Top-5-Plätze hätte fahren können, auch wenn sich das jetzt nicht in Ergebnissen widerspiegelt hat. Zum Supermoto muss man sagen, dass es bis 2008 gut gelaufen ist. Dann kam die Finanzkrise, und seither ist es für alle Motorsportarten schwierig geworden. Supermoto ist eine Randsportart, von der die Industrie und die Medien zuerst abgerückt sind. Eine schlechte Vermarktung hat zusätzlich dazu beigetragen, dass alles in den Keller gegangen ist. ♦

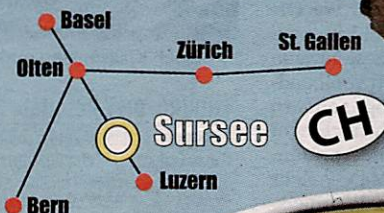
Zur Person Bernd Hiemer

Geburtstag 23. Februar 1983
Geburtsort Leutkirch
Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

- 1993–2000 Motocross
- 2001–2010 Supermoto
- 2011 Strassenrennsport (MZ)
- 2013–2014 Supermoto
- 2003 Supermoto-Europameister
- 2006 Supermoto-Weltmeister S1 Open
- 2008 Supermoto-Weltmeister S1 450cc

HOSTETTLER AG SURSEE/LU



24./25. OKT.

MOTOCROSS- & RACING- MARKT

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

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

RACING-ARTIKEL ZU SUPERPREISEN

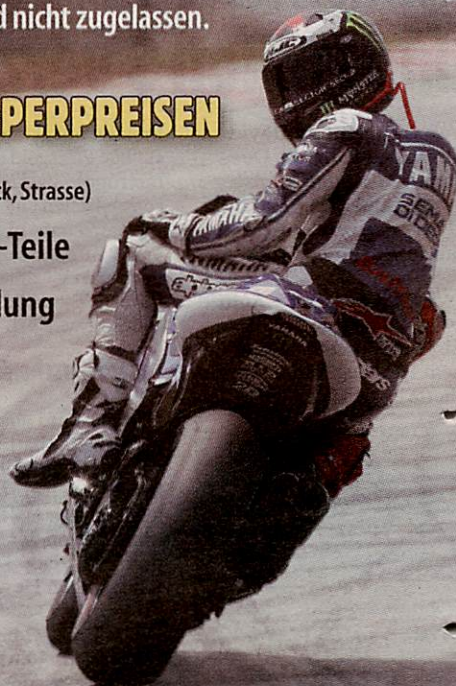
- Renn-Reifen (Cross, Enduro, Slick, Strasse)
- div. Racing-Zubehör und -Teile
- Cross- und Racingbekleidung
- Imbissstand

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

GENERALIMPORTEUR

hostettler ag

CH-6210 Sursee, Haldenmattstrasse 3
Tel +41 41 926 61 11, Fax +41 41 926 62 93
info@hostettler.com, www.hostettler.com



Enduro-DM Zschopau

Schrötter ist Champion

Von ROBERT PAIRAN

Enduro-Weltmeister Christophe Nambotin holte sich den Tagessieg beim Finale der Enduro-DM in Zschopau. Champion in der Jahresswertung wurde aber Dennis Schrötter.

Nach drei Jahren immer «nur knapp» und teilweise mit Pech klappte für Schrötter nach dem Klassen-Titel nun auch der grosse Wurf. Der Husqvarna-Fahrer hatte in der dritten Sonderprüfung einen heftigen Sturz, der ihn Zeit und am Ende den Tagessieg kostete. Doch mit ausreichend Vorsprung nach Zschopau gekommen, liess Schrötter nichts anbrennen. Ungleich spannender war es in den beiden noch ausstehenden Klassen: In der E1-Klasse konnte Titelverteidiger «Eddi» Hübner seine zuletzt gute Form erneut unter Beweis stellen und lag am Ende in Tagesswertung und Meisterschaft vor seinem Konkurrenten Derrick Görner. «Doch bis zur Zielankunft war das alles nicht sicher, denn gerade bei diesem anspruchsvollen Kurs kann man immer ausfallen.»

Beier kampflös zum Titel

In der E2-Klasse ging es zwischen Andreas Beier und Davide von Zitzewitz um alles: Zwei Punkte Vorsprung von Beier bedeuteten nicht viel – wer von

den beiden am Ende des Tages schneller war, holte den Titel. Beier lag nach einer Runde bereits in Führung, doch dann streifte bei Von Zitzewitz die Technik, und der Husqvarna-Pilot kam kampflös zum Titel: «Das ist schade, denn ich hätte das gerne auf der Strecke ausgetragen», meinte Beier, der im Erzgebirge natürlich ein wenig Heimvorteil geniesst.

Gegen Nambotin war vor Ort scheinbar (fast) kein Kraut gewachsen: Der Franzose gewann nicht nur den vorabenden Prolog, sondern danach auch noch acht der neun Sonderprüfungen. Einzig Marcus Kehr konnte dem Weltmeister einen Test abnehmen. Kehr verabschiedete sich mit einem Klassensieg von der

Deutschen Enduro-Meisterschaft. Der neunjährige Champion will sich zukünftig neuen Herausforderungen stellen – zunächst der Indoor-Enduro-Weltmeisterschaft und dann den Hard-Enduros, wie schon bei der EM in diesem Jahr.

Neun Stunden Fahrzeit

Das Finale präsentierte sich im Erzgebirge mehr als würdig: Bei schönstem Wetter gab es höchst anspruchsvolle Etappen, die zusammen neun Stunden Fahrzeit ausmachten, sowie eine dritte Sonderprüfung, die als Endurotest auch internationalen Ansprüchen standhalten könnte. ♦



C. Nambotin



Nach Klassensieg endlich auch Championat: Dennis Schrötter

ENDURO-DM / Resultate

Zschopau: 18. Oktober 2014; 3 Runden à 86 km; Wetter/Piste: trocken, griffig
Klasse Enduro I (14 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Christophe Nambotin (F/KTM), in 59:44,55 min; 2. Edward Hübner (KTM), +2:10,96 min; 3. Jonathan Rosse (CH/Yamaha), +2:55,13 min; 4. Derrick Görner (Husqvarna); 5. Jörg Hausteil (KTM); 6. Tim Apolle (Husqvarna); 7. Daniel Hänel (Kawasaki); 8. Dirk Peter (KTM); 9. Maik Schubert (KTM).
Endstand (nach 9 Läufen): 1. Hübner, 213 Punkte; 2. Görner 201; 3. Hausteil 168; 4. Christian Weiss (Husqvarna), 147; 5. Michael Röhl (Sherco) 136; 6. Apolle 126; 7. Schubert 126; 8. Kradorf 70; 9. Michel Lang 60; 10. Sven Marker (Honda), 50.
Klasse Enduro II (22 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Andreas Beier (Husqvarna), in 1:01.31,48 Std.; 2. Joakim Ljunggren (S/Husqvarna), +7,54 sec; 3. Nick Emmrich (Husqvarna), +2:44,77 min; 4. Anton Nordh (S/KTM); 5. Mark Risse (TM); 6. Bruno Wächtler (KTM); 7. Markus Ludwig (GasGas); 8. André Engelmann (Husqvarna).
Endstand (nach 9 Läufen): 1. Beier, 213 Punkte; 2. Davide von Zitzewitz (KTM), 186; 3. Emmrich 162; 4. Wächtler 145; 5. Mike Hartmann (Husqvarna), 140; 6. Rambow 115; 7. Ludwig 111; 8. Engelmann 94; 9. Andreas Hassenpflug (Husqvarna), 90.
Klasse Enduro III (19 Fahrer gestartet, 16 gewertet): 1. Marcus Kehr (Sherco), in 1:00.54,67 Std.; 2. Dennis Schrötter (Husqvarna), +14,81 sec; 3. Marco Neubert (Yamaha), +43,29; 4. Wade Young (ZA/KTM); 5. Jan Schäfer (KTM); 6. Björn Feldt (KTM); 7. Tilman Krause (Beta); 8. Kenny Löttsch (KTM); 9. Marko Siedel (KTM); 10. Robin Hüsser (KTM).
Endstand (nach 9 Läufen): 1. Schrötter (Husqvarna), 219 Punkte; 2. Kehr 178; 3. Schäfer 164; 4. Neubert 163; 5. Feldt 161; 6. Krause 142; 7. Löttsch 125; 8. Leonhard Blaack (Beta), 103; 9. Gerrit Helbig (KTM), 100; 10. Pascal Springmann (Beta), 95.
Enduro-Championat: 1. Christophe Nambotin (F/KTM), in 59:44,55 min; 2. Marcus Kehr (Sherco), +1:10,12 min; 3. Dennis Schrötter (Husqvarna), +1:24,93 min; 4. Andreas Beier (Husqvarna); 5. Marco Neubert (Yamaha); 6. Joakim Ljunggren (S/Husqvarna); 7. Edward Hübner (KTM); 8. Wade Young (ZA/KTM); 9. Jonathan Rosse (CH/Yamaha).
Endstand (nach 9 Läufen): 1. Schrötter, 678 Punkte; 2. Beier 598; 3. Hübner 595; 4. Kehr 574; 5. Derrick Görner (Husqvarna) 541; 6. Davide von Zitzewitz (KTM) 523; 7. Schäfer 486; 8. Neubert 484; 9. Björn Feldt (KTM), 474; 10. Christian Weiss (Husqvarna), 425.
 Internet: www.enduro-dm.de

NACHRICHTEN

Ferrandis wechselt 2017 in die USA

Motocross Der Vierte der MX2-WM, Dylan Ferrandis, wird 2017 mit Kawasaki in die amerikanische Supercross-Szene wechseln. Der 20-jährige Franzose fährt zunächst zwei Jahre bei der MX2-WM im offiziellen Monster-Energy-Werksteam der Grünen, bevor er für weitere zwei Jahre in das neue hauseigene Kawasaki-Lites-Team (nicht Pro-Circuit) in die USA wechselt.

Motala erster World League Gewinner

Speedway Nicht der Gastgeber und letztjährige polnische Meister Zielona Gora gewann im zweiten Anlauf (der erste Termin war verregnet) das erstmals von der FIM ausgeschriebene World-League-Finale mit vier Clubmeistern aus vier Ländern. Piraterna Motala aus Schweden (36 Punkte) siegte mit Jason Doyle, Matej Zagar, Piotr Pawlicki, Linus Sundström und Rory Schlein. Zweiter wurde Poole/GB mit 32 Punkten vor Zielona Gora (30) und Esbjerg/DK (19).

Kroner-Team siegt in Dohren

Speedway Auf der Mini-Speedwaybahn in Dohren gewann das Heimquartett mit Kapitän und Organisator Tobias Kroner einen Ländervergleich deutlich mit 36 Punkten vor Dänemark (29), Polen (16) und einer niederländisch/französischen Kombination (15). Beste Fahrer waren Kai Huckenbeck (11) und Kroner (10), während Martin Smolinski (6) gleich zweimal stürzte. Vor 4000 Zuschauern gewann Kroner den Lauf der Punktbesten vor Huckenbeck und Rene Deddens.

Härtel Zweiter bei Bössner Memorial

Speedway Trotz eines Fehlstarts katapultierte sich Michael Härtel in den stark besetzten Finallauf des 9. «Bubi Bössner Memorials» in Mureck. Dort konnte er gegen die Angriffe von Jakob Jamrog den 2. Platz behalten. Den Sieg holte sich Krzysztof Pieszczyk. Im deutsch-polnischen Finale wurde Max Dilger, nach 20 Heats noch Erster, Viertes. Fritz Wallner stürzte, Daniel Gappmaier wurde Elfter. ♦ AH/TS/AD

Supercross Las Vegas

Eine Million \$ verzockt

Kawasaki-Neuling David Millsaps gewann die Gesamtwertung des Monster Energy Cups. Trey Canard indes vergab eine mögliche Prämie von einer Million.

Es war Millsaps' erster Auftritt für das MonsterEnergy Kawasaki Team überhaupt, und mit einem Heatsieg in drei Läufen sicherte er sich auf Anhieb den

Prestigepokal und das sechsstellige Preisgeld in der Spielermetropole in der «toten» Saison zwischen Outdoor- und SX-Meisterschaft. In den zwei ersten Läufen belegte Millsaps hinter Trey Canard, Justin Hill (und Eli Tomac) die Plätze 3, beziehungsweise 4.

Canard verschenkte 1 Million

Hätte Canard auch den 3. Lauf gewonnen, hätte er für das «Triple» eine Million Dollar erhalten! Doch er stürzte im dritten Lauf zweimal beim Versuch, Millsaps von der Spitze zu verdrängen. Platz 8 warf ihn auf Rang 3 hinter Hondakollege Tomac zurück, und die 100 000 Dollar Preisgeld gingen an David Millsaps. Ken Roczen durfte wegen des Wechsels zu Suzuki nicht teilnehmen. ♦ TS



CUBBY

100 000 \$ reicher: D. Millsaps

Speedway-Paar-EM Divisov

Tschechen-Heimsieg

Nicht ganz glücklich begann das Paar-EM-Finale in Divisov. Nachdem die Bahn im Training zu nass war, gab es einen einstündigen Bahndienst, ehe der erste Lauf startete, der in einen Sturz von Karpov und Krcmar mündete. Nach erneuter einstündiger Pause wegen Helikoptereinsatzes ging es flott vonstatten, wobei die Gastgeber eine starke Show abgaben. Vaclav Milik und Eduard Krcmar holten sich verdient den

Titel und verwiesen die Polen Balinski, Ulamek und Miedzinski auf Platz 2. Dabei vergab Polen durch einen Sturz von Miedzinski Siegchancen. Rang 3 ging an die beiden Russen Gizatullin und Belousov.

Für Titelverteidiger Deutschland ging das Rennen knapp am Podest vorbei. Busch (10), Härtel (7) und Dilger (0 Punkte aus zwei Einsätzen) mussten mit Rang 4 vorliebnehmen, waren aber zufrieden. ♦ AD

SPEEDWAY-PAAR-EM / Resultate

Divisov (CZ): 18. Oktober 2014, Bahnlänge: 350 Meter; Wetter: sonnig, 16 Grad
 1. TSchechien 26 Punkte: Vaclav Milik 16, Eduard Krcmar 10; 2. POLEN 24 Punkte: Damian Balinski 14, Sebastian Ulamek 10, Adrian Miedzinski 0; 3. RUSSLAND 20 Punkte: Denis Gizatullin 9, Vitaly Belousov 11; 4. DEUTSCHLAND 17 Punkte: Tobias Busch 10, Michael Härtel 7, Max Dilger 0; 5. LETTLAND 16 Punkte: Andzejs Lebedevs 8, Kjasts Puodzuks 8; 6. UNGARN 11 Punkte: Norbert Magosi 10, Roland Benko 1; 7. UKRAINE 10 Punkte: Andriy Karpov 0, Stanislav Melnychuk 8, Andriy Kobrin 2.
 Internet: www.fim-europe.com

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DBS, Sammlerfahrz., EZ 09/2009, 6.0 V12, 517 PS, 55.352 km, Vollausst., gr. Karbonpaket, seltene Saddle Pack-Ausst., neue Reifen, neue Karbon-Keramikkremsscheiben, Inspektion neu, unfallfr., 1 Jahr Gar., VB 108.900,- €, MwSt. ausweisbar. Telefon 0171/2808135

Audi



RS6 PLUS No 422/500 Carbon, EZ 8/2010, 147325 km, 427 kW (580 PS), weiß, Klima, SD, 41.900,- € (MwSt. awb.), Schlossgarage Südkirchen GmbH Co.KG, Kattenbeck 30, 59394 Südkirchen, Tel. 02596-529884, www.Schlossgarage.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23061



Audi RS5 Cabriolet 4.2 FSi Quattro, 450 PS, S-Tronic, estorilblau, gehobene Ausstattung, EZ 04/14, 8700 km, Neuzustand, Garantie, 30% unter NP inklusiv alter Nova f. 97.000,-. Tel. Austria 0664/4070363



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

Audi S8, Bj. 2002, 68.370 km, komplettes Antriebsaggregat (Motor + Getriebe), gg. Gebot. Tel. 0171/7130999

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420

Bentley

www.mariani.de



Offt kopiert nie erreicht! seit 1985, Sound nach Ihren Vorstellungen gefertigt, Fahrwerksmodifikationen auf Wunsch tiefe und ohne Komfort-Verlust, Distanzscheiben um die Serien Rad-Reifen auf die Außenkante der Karosserie zu verbreitern etc. (siehe Rubrik Audi, BMW, Maserati, Merc.) Mit uns kann man(n) reden: 05264/8601

BMW

www.mariani.de



Der Maßschneider unter den Konfektionären. Sound nach Ihren Vorstellungen gefertigt (auch für Dieselfahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik), Edelstahl-Anlagen in M-Technik oder 50i Optik. Individuelle Komplettumbaulösungen nach Ihrem Wunsch umgesetzt. Familienbetrieb seit 1985 (siehe Rubrik Audi, Bentley, Maserati, Mercedes). 05264/8601

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

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

bmw-gebrauchtwagen.biz

Z8 zu kaufen gesucht. 0172/7684600 H

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

TV/DVD-Freischaltung
- auch während der Fahrt



digitaletechnik.de
Let me entertain you ...

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

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

Neul 550i (F10/F12) Biturbo 400 kW/544 PS, Vmax, E-Modelle 135i/335i/Z4/X6 bis 331 kW/450 PS, M5/M6 V10 406 kW/553 PS, 330 km/h Schaltzeitverk., M3 + 37 kW/50 PS, 125i 201 kW/274 PS. Vmax u. Leistungskits für alle BMW/MINI. wintertuning.de

www.schaefer-automobile.de

BMW Alpina

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420

Suche Alpina Fahrzeuge. 0761/703400

Wiesmann

Suche Wiesmann Fahrzge. 0172/7684600

Cadillac



ATS 2.0 Turbo Automatik Performance, 44.780,- €, absolut neuwertig! EZ 03/14, 1200 km, 276 PS, rot, Top-Ausstattung. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23062

Chevrolet

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



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

Camaro Cabriolet 6.2 V8 Automatik MY14, 49.810,- €, WIE NEU! EZ 03/14, 1200 km, 405 PS, weiß, Leder, Navi, Klima u.v.m. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23064

Cobra

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

Corvette



WWW.AUTOHAUS-KRAMM.DE

C7 Stingray Cabriolet EU-Modell 7G 80.560,- TOP Zustand, EZ 07/14, 1800 km, 466 PS, grau, Leder, Navi, Klima, Xenon. Autohaus Kramm GmbH, Hauptstr. 24, 13127 Berlin-Französisch Buchholz, Tel. 030-474906-77

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23063

Ferrari

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

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420

Jaguar

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420

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

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

Maserati

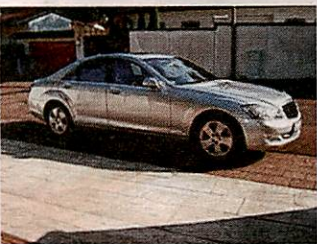
www.mariani.de



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

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

Mercedes



S500, EZ 9/2006, 118000 km, 285 kW (387 PS), silber, Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, VB 22.400,- €. Tel. 0721/6649600
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 2307

Ankauf aller Mercedes
Tel./Fax 0208/32420 H

www.mariani.de



Design. Innovation. Beständigkeit...seit 1985. Sound nach Ihren Vorstellungen gefertigt (auch für Dieselfahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik), Edelstahl-Anlagen in 4-Rohr sowie 63 und 85 AMG Optik, AMG-Komplettumbauten. Geht nicht gibt's nicht (siehe Rubrik Audi, BMW, Bentley, Maserati). Tel. 05264/8601 H

TV/DVD-Freischaltung

- auch während der Fahrt



digitaletechnik.de
Let me entertain you ...

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



www.varex.com

G-PARADE: 9x G63 AMG, G65 AMG, G500 Cabrio, G350L. Kfz-Handel am Tegernsee, Tel. 08022/6607080 H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23112

Mini

Leistungskit MINI. www.wintertuning.de H

Porsche

Rückfahrkamera?

Ja, aber nur original Porsche



digitaletechnik.de
Let me entertain you ...

Jetzt in Ihrem Porsche Zentrum nachrüsten! Cayenne, Panamera, 991 + Macan mit PCM3.1! 0700/22022011 H

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420 H

911 Winterreifen mit Felgen, Mehrspeichenfelgen im BBS Turbo S Design schw./silber, 4 Stück 9x18 ET41 5x130, Winterreifen Continental 235x40x18, 265x35x18 6mm, VP 1500,-. 0043/6643001470, office@speedworld-kart.at

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

GT 3 Fahrerplatz frei für Saison 2015. Bei Interesse bitte: Telefon 02361/63914 oder E-Mail: KFZ-Ryschka@t-online.de H

Ryschka Motorsport bietet Einsatz, Wartung und Restauration von Rennfahrzeugen, Rundumservice. Bei Interesse bitte: Tel. 02361/63914 oder E-Mail KFZ-Ryschka@t-online.de H



www.isa-racing.de

www.indysport.de H

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

www.luetticke-motorsport.de H

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

Jetzt online abonnieren!

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

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

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

brembo.
Motorsport- und High Performance Bremsanlagen

Service - Verkauf -
Wartung & Instandsetzung - Beratung

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

Wenn Sie in unserem neu gegründeten Team mitwirken wollen dann bewerben Sie sich mit einer aussagekräftigen Bewerbung an: Carsten Gieselmann, Scharnhorststr. 12, 32427 Minden, Tel. 0571/9119427

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

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

VW



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

MOTORSPORT
aktuell

Jetzt online abonnieren!

- Leser werben Leser ■ Testabos
- Jahresabos ■ Geschenkabos

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 Chiffre Nr. ... 70162 Stuttgart

Verschiedenes

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

Versicherungen

www.rennkasko.de

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

Insurance advertisement for motorsport with logo 'sportvers.de' and 'Top: Veranstalterhaftpflicht'

Zubehör

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

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

Veranstaltungen

JEREZ: 16. - 23. Januar 2015. Includes QR code and text 'Sei dabei, wenn wir es in JEREZ wieder «schleifen» lassen...'

Jetzt online abonnieren! Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl! Includes MOTOR SPORT aktuell logo and website link.

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

Motorsportreisen. 0221/49125-98, rcam.de

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

Literatur

Zu verkaufen: Powerslide 1963-1975, Motorsportaktuell1976-2014, Sammelmappen oder gebunden. Tel. 0041/79/7448803



MOTORMARKT

ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8-18 Uhr, Fr. von 8-16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

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

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

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

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

Grid for entering advertisement text

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

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

Table with columns: Bitte ankreuzen, Gewünschte Kombination, Anzeigenpreise privat, Anzeigenpreise gewerblich, jede weitere Zeile

Zahlung per Kreditkarte über MasterCard Visa

Karteninhaber: Vorname Nachname

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

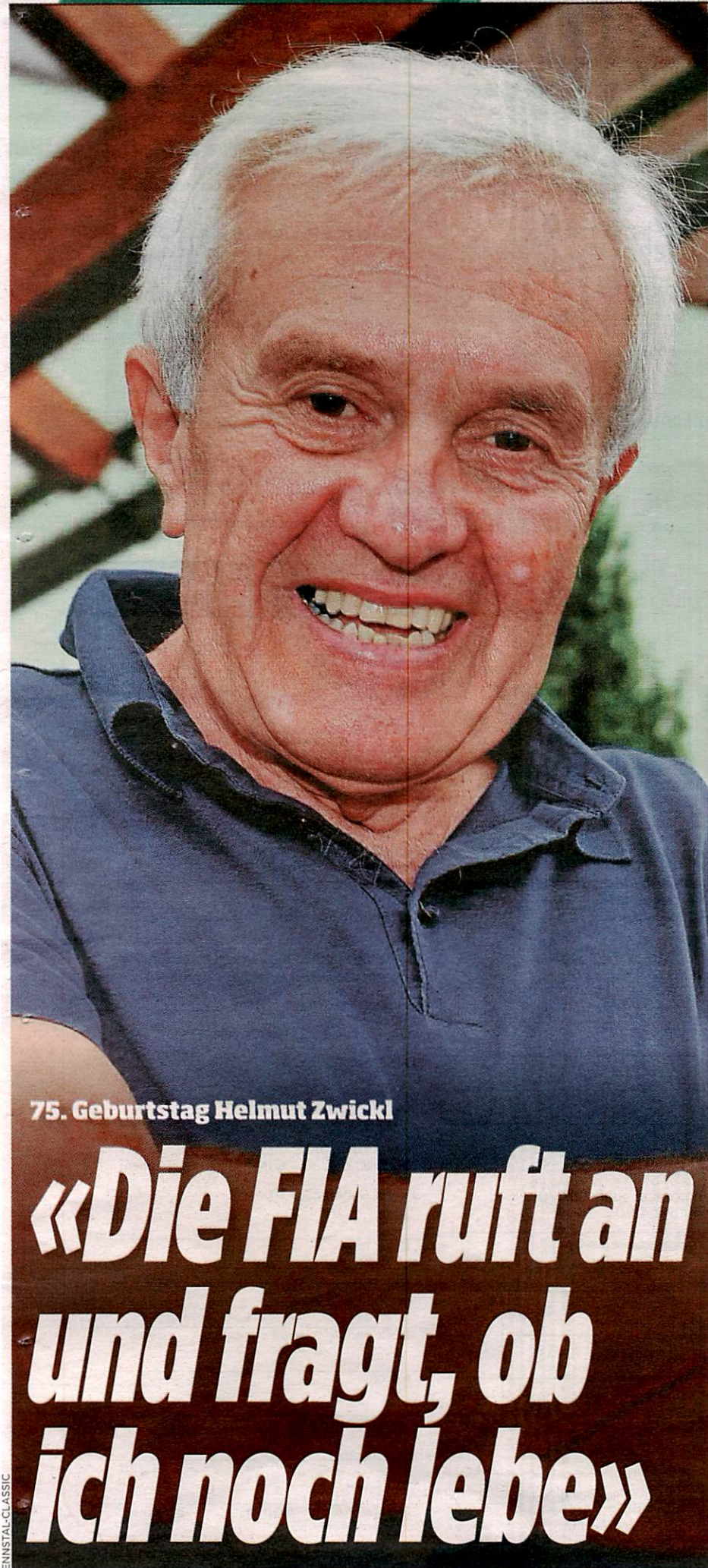
Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Bitte veröffentlichen Sie den Text mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik

- unter Autos Motorräder
als Privatanzeige
als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)
mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,- € gewerbl. zzgl. 30,- € (Mindestgröße 3 Zeilen)
unter Chiffre zzgl. 10,- €

Form fields for Name/Firma, Vorname, Straße/Nr., PLZ/Ort, Telefon, Mobil, E-Mail, Unterschrift, Datum



75. Geburtstag Helmut Zwickl

«Die FIA ruft an und fragt, ob ich noch lebe»

Von LEOPOLD WIELAND

Mehr als 25 Jahre lang war Helmut Zwickl Formel-1-Reporter von MOTORSPORT aktuell. Mit seinen fundierten, hautnahen Stories und kritischen, mutigen Kommentaren hat «der Boxenwolf» über vier Jahrzehnte die Rennsportberichterstattung im deutschsprachigen Raum nachhaltig mitgeprägt. Am 23. Oktober wird Helmut Zwickl 75 Jahre alt. Zu diesem Anlass traf MSa den grossen und verehrten Ex-Kollegen aus Österreich in seiner Heimatstadt Wien zum Interview.

Helmut, wie sehr erfreut oder verdrisst dich die Formel 1 kurz vor deinem 75. Geburtstag?
HELMUT ZWICKL Die Formel 1 verdrisst mich so sehr, dass ich sie nurmehr mit dem linken Auge beobachte. Ich freue mich, dass ich mich zur richtigen Zeit ausgeklinkt habe (2007, d. Red.). Die heutige Formel 1 wäre für mich als Journalist keine Herausforderung mehr, weil es dort keine guten Geschichten mehr gibt. Das liegt an der ganzen Struktur, der Geheimhaltung des Regimes.

Erst mal Rückblende: Wie war dein erster F1-GP als Reporter?
 1963 bin ich mit den österreichischen Nachwuchsfahrern Jochen Rindt und Curd Barry nach Monaco gefahren zum Formel-Junior-Grand-Prix. Unsere Armbinden, die wir vom Veranstalter bekommen hatten, haben wir mit Kugelschreiber «ausgebessert». Damit konnten wir die damals sehr lockeren Sperrern zum Fahrerlager des Formel-1-Grand-Prix-überwinden. Ich habe mich dann mit meinem Fotoapparat in der Tabak-Kurve hinter eine Säule gesetzt, die es heute noch gibt. Bis mich monegassische Gendarmen abführten. Das war mein erster Grand Prix, von dem ich bereits für den «Kurier» in Wien berichtet habe. Ich habe denen ziemlich viel auf eigene Rechnung per Telefon durchgegeben. Aber dann ist nur ein Einspalter draus geworden. Motorsport war damals in Österreich noch nicht hoffähig.

Was war am Anfang und auch später der Schlüssel zum Erfolg als Formel-1-Journalist?

Am Anfang, also Mitte der 1960er-Jahre, war es der Aufstieg von Jochen Rindt, der in Österreich eine unglaubliche Aufbruchstimmung auslöste. Da ich Jochen als Freund und Weggefährte sehr nahestand, wie man das heute als Formel-1-Reporter gar nicht mehr hinbekommen kann, war ich auch für ausländische Zeitungen als Reporter bald sehr begehrt.

Welche Werte, welche Ziele waren dir Kompass für deine Berichterstattung?

Ich war immer ein sehr kritischer Berichtersteller, auch was die Formel 1 betrifft. Ich glaube, ich war nie ein Hofberichtersteller, der mit viel Pathos geschrieben hat. Ich bin nach wie vor ein kritischer Mensch, der alles hinterfragt und sich nicht blenden lässt von Oberflächlichkeiten. Das ist meine Natur. Du hast zum Beispiel sehr harte Kritik geübt am Leichtbau der Formel 1 Ende der 1960er-, Anfang der 1970er-Jahre – vor allem nach dem Tod von Jochen Rindt. Dein Buch zu seinem fatalen Unfall im Jahr 1970 trägt den anklagend provokanten Titel «Hinrichtung eines Champions». War Colin Chapman, der Konstrukteur von Rindts Todes-

Lotus, für dich ein Verbrecher? Er war kein Verbrecher. Aber mit dem Stand des Wissens und der Technik von damals, ohne Computersimulationen, waren das Bastler, die leicht gebaut haben. Dann ist was gebrochen und man hat es verstärkt. Dann ist wieder was gebrochen und man hat weiter verstärkt. Und zwischen den Brüchen gab es halt Tote. Doch selbst nachdem der Computer in der Formel 1 Einzug gehalten hatte, gab es noch viele Materialdefekte.

Wie hast du es gehandhabt, wenn man dir Infos gegeben oder zugespielt hat mit der Bitte, sie nicht zu veröffentlichen?

Solche Abkommen gab es. Ich habe mich daran gehalten, wenn es Zusätze gegeben hat. Zum Beispiel Peter Sauber: Mit dem habe ich wirklich ein freundschaftliches Verhältnis. Früher hatten wir bei jedem Grand Prix ein gemeinsames Frühstück. Das war für mich immer das Highlight eines Formel-1-Wochenendes. Peter hat dann immer wieder bei gewissen Themen gesagt: «Schreib das nicht.» Oder: «Das und das möchte ich nicht von dir lesen.» Daran habe ich mich gehalten. Aber durch solche Background-Informationen hat sich mein Bild von der Formel 1 sehr geschärft. Und diese Erkenntnisse habe ich sehr wohl verwendet.

Wie hast du dir das grosse und tiefe Vertrauen all der vielen Fahrer, Techniker, Manager und Funktionäre erworben?

Ich glaube, dass sie eine kritische Berichterstattung geschätzt haben. Und es wurde wohl anerkannt, dass ich nie um einer Story willen irgendwelche Lügen erfunden habe. Ich habe mich bemüht, realistisch darzustellen und der Wahrheit nahe-zukommen. Obwohl du der Wahrheit nie nahekommst. Es belügen dich eigentlich die meisten in der Formel 1 und mauern. Das muss ein Formel-1-Reporter wissen und die Lügen von der Wahrheit trennen. Ich habe mich immer bemüht, der Wahrheit so nah wie möglich zu kommen und sie an meine Leser weiterzugeben. Das ist sicher nicht immer gelungen.

Wie hast du dein so umfassendes technisches Wissen erworben und immer wieder aufgefrischt?

In meiner frühesten Jugend, so ab 14 etwa, haben wir bei uns daheim ein altes Vorkriegs-DKW-Motorrad wieder zum Leben erweckt. Ich habe mich seitdem noch viel mehr mit Motoren beschäftigt. Mit 15, 16 Jahren bin ich dann mit dem österreichischen Speedway-Fahrer Kurt Schwingschlägl zu seinen Rennen gereist und habe ihm bei seinen Motoren geholfen. Da habe ich sehr viel mitbekommen über Rennmotoren. Weil ich von Beruf Chemiker war, habe ich für Kurt auch hin und wieder Spezialtreibstoff gemixt. So kam ich zu einem grossen technischen Wissen, das vielen anderen Quereinsteigern in den Motorsport-Journalismus fehlte. Dieses Wissen hat mir ausgereicht, um den Technikern in der Formel 1 ein akzeptierter Gesprächspartner zu sein.

Welchen Vorbildern hast du beim Schreiben nachgeeifert?

Mein Vorbild war Richard von Frankenberg, der in den 1950er-, 1960er-Jahren Bücher verfasst hat und selbst Rennen gefahren ist. Seine Bücher waren für mich



«Die Fahrer sind heute für Journalisten nicht sehr ergiebig.»

HELMUT ZWICKL

die Bibel. Als ich mein erstes Buch geschrieben habe im Stuttgarter Motorbuch-Verlag (1967, «Die Angst bleibt an den Boxen», d. R.), schon ein sehr kritisches Buch, hat von Frankenberg sinnemäss geschrieben: «Bei diesem jungen Autor Helmut Zwickl muss man sich fragen: Darf sich ein Reporter kurz vor dem Start noch mit einem Rennfahrer unterhalten?» Du hast eine neue Herangehensweise der Recherche und der Schreibe eingeführt, die manchem Motorsport-Macher ganz und gar nicht geheimer war?

Ja, Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein hat mal zu mir bei der Targa Florio gesagt: «Zwickl, Sie kommen mir vor wie ein Spion. Sie treiben sich hier überall herum.» Das hat Technikchef Ferdinand Piëch gehört und gesagt: «Herr von Hanstein, das ist schon okay. Der Herr Zwickl hat überall Zugang.» Und ich habe von Hanstein geantwortet: «Innen sind die Journalisten am liebsten, die hoch oben auf der Presstribüne sitzen und nur zum Gratulieren zu Ihnen kommen. Aber ich bewege mich hier in den Boxen und versuche, Informationen

aus erster Hand zu kriegen und zu schreiben.»

Welche Art Texte hast du am liebsten geschrieben?

Kommentare – die immer Schmelztiegel meines Wissens waren. Natürlich auch Reportagen: In Le Mans zum Beispiel die Trainingsrunden mit Rolf Stommelen mitzufahren, das war einfach wunderbar.

Wie echt und gross war die Rivalität zwischen dir und deinem Journalistenkollegen und Landsmann Heinz Prüller?

Wir waren Rivalen, weil wir für unterschiedliche Medien arbeiteten. Wir sind zudem sehr unterschiedliche Menschen. Wenn er etwas als rot beschrieben hat, dann habe ich das als grün gesehen. Aber unsere Rivalität war wichtig. Ohne sie hätten wir uns beide nicht so weiterentwickeln können.

Zurück zu den Fahrern: Wer war für dich als Journalist am brauchbarsten?

Jochen Rindt steht über allen. Ich bin quasi mit ihm aufgewachsen. Beginnend mit seiner allerersten Testrunde in einem Formel-Rennwagen an einem kalten Märztag im Jahr 1963 war ich hautnah dabei. Ja, bis zum 5. September 1970, wo er sich während des Qualifyings in Monza an den Boxen für immer von mir verabschiedet hat.

Dann kam Niki Lauda, mit dem ich am Anfang nicht auf du und du war. Ich gebe zu: Ich habe oft geschrieben, dass ich nicht an ihn geglaubt habe als Nachwuchsfahrer. Das hat er mir lange nicht verziehen. Später haben wir ein prima Verhältnis entwickelt. Weil wir uns immer sehr gut über die Technik und später auch über die Fliegerei unterhalten konnten.

Gerhard Berger kam schliesslich hinzu. Mit dem gab es aber auch eine Zeitlang Funkstille. Das war 1997, als er zeitweise durch Alex Wurz bei Benetton ersetzt wurde. Da dachte Gerhard, ich hätte gegen ihn gearbeitet. Was natürlich nicht der Fall war. Das hat er später dann auch eingesehen.

Was hältst du von der aktuellen Doppelrolle von Niki Lauda als TV-Experte von RTL und Aufsichtsratschef des Mercedes-F1-Teams?

Darüber kann man natürlich streiten, wenn Niki vor der Mercedes-Box stehend im Fernsehen Mercedes-Spots abzieht. Für den Rennstall an sich ist er ein Gewinn. Er weiss natürlich, welche Register er ziehen muss. Und mit seinen Netzwerken bis in die höchsten Kreise von Daimler ist er – genauso wie Toto Wolff – eben ein Gewinn. Ob sich diese Rollen miteinander vereinbaren lassen, das muss Niki mit sich selbst und mit RTL ausmachen. **Extrem gut verstanden hast du dich auch mit Nigel Mansell.**



Testfahrt ohne Helm: Helmut Zwickl im Formel-1-Weltmeister-Ferrari Alberto Ascari von 1952/53

Ja, da hat sich eine richtige Freundschaft entwickelt. Nigel ist halt ein sehr sensibler Mensch mit vielen Feindbildern. Bei den Rennen hat er mich immer wieder zu sich gerufen. Weil er jemand brauchte, dem er seine Probleme schildern konnte. Vor zwei Jahren kam er zu mir zur Ennstal-Classico, nachdem wir uns rund 15 Jahre nicht gesehen hatten. Und es war so wie in alten Zeiten, als wären wir nie getrennt gewesen. Das war toll.

War deine grosse Nähe zu Rindt, Lauda, Berger und vor allem Mansell, der dich ja auch mal mit seiner Familie bei dir zuhause in Wien zwischen zwei Grands Prix besucht hat, immer ein Vorteil? Oder kriegst du dadurch auch mal Probleme mit den jeweiligen Teamkollegen?

Als Berger und Mansell zum Beispiel zusammen bei Ferrari gefahren sind, gab es nur eines: dass ich den einen nicht gegen den anderen ausspiele. Und dem anderen nicht irgendwelche Geheimnisse verrate, die der eine mir anvertraut hat. Das habe ich sehr korrekt abgehandelt – in den direkten Gesprächen und auch in der Berichterstattung. Ich konnte beide Freundschaften erhalten.

Und wie war das mit Prost, Senna und Piquet, die phasenweise Laudas, Bergers und Mansells Teamkollegen waren?

Auch da gab es für mich keine Probleme.

Warum konntest du die Schumi-Brüder nicht leiden?

Ich habe sie geschätzt. Vor allem Michael, was er bewirkt hat als Fahrer. Da brauchen wir nicht drüber zu reden. Aber das waren schon Fahrer, die die Journalisten – ich will nicht sagen, verachtet haben – aber gegen Wände laufen liessen.

Wäre alles einfacher gewesen, wenn die Schumachers Österreicher gewesen wären?

Das glaube ich nicht.

Welche der heutigen Fahrer findest du journalistisch am interessantesten?

Die Fahrer sind heute für Journalisten nicht sehr ergiebig. Das beste Beispiel war neulich der Motorrad-Grand-Prix in Misano. Da kamen nach dem Rennen Rossi und all seine Kollegen zum Reporter und waren bereit zum Erzählen. Und daneben stand kein Polit-Kommisсар, keine Pressechef. Das kreie-

de ich der Formel 1 an: Nichts geht mehr ohne die Presse-Arbeit-Verhinderer, die mit ihren Aufnahmegaräten bei jedem Gespräch dabei sind und alles Gesagte der Fahrer protokollieren und kontrollieren.

Ganz brutal gefragt: Ist heute die Angst vor dem Verrat von Geheimnissen grösser als die Angst vor schweren Unfällen?

Vielleicht. Früher konntest du mit Mansell oder Berger immer an der Boxenmauer plaudern. Heute musst du neben den Fahrern herlaufen im Fahrerlager, um ein paar Sätze zu erhaschen, die kein anderer Journalist hat. «Wortspenden» hast du das mal genannt mit deinem typischen Wiener Schmah.

Genau! Heute wird alles so abgelassen, dass 20, 30 Reporter das Gleiche kriegen und das genau so überall wiedergeben.

Aber die Medienarbeit der Formel 1 musste sich ändern, weil heute sehr viel mehr Journalisten von den Grands Prix berichten.

Das stimmt. Heute geht es eben nicht mehr wie in den 50er-Jahren, als Alberto Ascari beim Grand Prix in Monza die acht, neun Journalisten am Tag zum Essen einlud und ihnen erklärte, was alles im Cockpit und auf der Piste passiert war.

War der immer schlechter gewordene Zugang zu den Fahrern für dich einer der Hauptgründe, der Formel 1 als Journalist 2006/2007 nach mehr als 560 Grands Prix vor Ort schrittweise Lebewohl zu sagen?

Na sicher! Die ganze Situation war unerfreulich. Die Fahrer bekamen immer kürzere Leinen, immer grössere Maulkörbe. Die Stars sind die Teamchefs. Deren Sprechpuppen-Gehabe hatte sich ja schon zehn Jahre zuvor abgezeichnet. Es wurde aber immer ärger. Die Typen, die heute ohne jedes Charisma Formel 1 fahren, sind das Ergebnis dieses Prozesses. Das ist eine riesige Maschinerie, die in der Formel 1 keine Meinungsfreiheit, keine Gedankenfreiheit und keine Bewegungsfreiheit mehr zulässt.

In deinen letzten Jahren an der Piste, vor allem durch dein bisher letztes Buch «Die Eroberung des Sinnlosen», entstand nicht nur bei mir der Eindruck, dass du wegen deines Berufes des Formel-1-Reporters gegenüber

Zur Person Helmut Zwickl

Geburtstag 23. Oktober 1939
Geburtsort Wien (A)
Herkunftsland Österreich

KARRIERE

- 1963 Erster Formel-1-GP neben seinem Hauptberuf als Chemiker
- 1963-1967 Rennreporter Kurier
- 1963-1974 Österreich-Korrespondent Powerslide (MSa-Ursprungsmagazin)
- 1967-1972 Rennreporter Kronenzeitung
- 1968-1973 TV-Mitarbeiter ORF (Motormagazin «Motorama»)
- 1970-1973 Formel-1-Reporter Auto Motor und Sport
- 1973-2007 FI-Reporter Kurier
- 1974-1991 FI-Reporter Auto Zeitung
- 1982-2007 FI-Reporter MSA
- 1993 Gründer Ennstal-Classico (mit Michael Glöckner)
- 1997 Gründer Planai-Classico (mit Michael Glöckner)
- Seit 2000 Mitarbeiter Alles Auto
- Seit 2009 Mitarbeiter Speedweek
- 2011 Klassensieger Panamericana Mexiko (auf Volvo)

BÜCHER

- 1967 Die Angst bleibt an den Boxen
- 1968 Vollgas ist ihr täglich Brot – Das 500 Meilen-Rennen von Indianapolis
- 1969 Jenseits von schnell – Das Leben von Jim Clark
- 1969 Weltmeister durch technischen k.o. – Eine Rennsaison mit Porsche
- 1970 Hinrichtung eines Champion – Das Beispiel Jochen Rindt
- 1972 Grand Prix Piloten – Ihr Weg nach oben
- 1972 Das Nissan Buch
- 1973 Fünfter Gang voll – Die grossen Rennen
- 1974 Die Schnellsten – Berühmte Rennwagen, legendäre Fahrer
- 1975 Niki Lauda – Reportage einer Karriere
- 1976 Grand Prix 76 – Niki Lauda: Man stirbt nur einmal (mit Otto Burghart)
- 1985 Rallye – G'schichten aus dem Grenzbereich (mit Franz Wittmann)
- 1987 Wie komm ich bloss vom Rennsport los (mit Dieter Quester)
- 2001 Schumi – Faszination einer Karriere (mit Ferdi Krälting)
- 2002 10 Jahre Ennstal-Classico – Autofahren im letzten Paradies (mit Michael Glöckner)
- 2007 Die Eroberung des Sinnlosen – Die wilden Jahre der Formel 1
- 2012 Weltmeister durch technischen k.o. – Eine Rennsaison mit Porsche (Neuaufgabe, auch in Englisch)

HOBBY

Segelfliegen (3 Diamanten Leistungsabzeichen)

FORTSETZUNG AUF S.36

FORTSETZUNG VON S. 35

deiner Familie ein schlechtes Gewissen hast.

Ich habe meine Frau Irene und meine drei Kinder, Monika, Jenny und Alexander, ja auch viel im Stich gelassen, um zu den Rennen zu fahren. Ich sah meine Kinder nur im Zeitraffer aufwachsen.

Aber warum betrachtest du den Motorsport heute als etwas Sinnloses?

Das sehe ich nicht so pauschal, sondern differenziert. Es ist schon auch sinnlos, auf den Mount Everest zu klettern, ob mit oder ohne Sauerstoff. Aber: Ohne all dieses gewisse Sinnlose wäre es schlecht bestellt um diese Welt.

Gerade diesen vermeintlichen Sinnlosigkeiten zu folgen, sie zu beschreiben, zu erklären und auch zu kritisieren, das gibt uns als Journalisten doch vor allem Sinn in unserem Job?

Klar, mir ja auch. Wenn du aber anschaust, welcher Riesenaufwand in der Formel 1 betrieben wurde und wird, um ein paar Zehntelsekunden zu finden, dann ist das schon die Eroberung von etwas Sinnlosem.

Was hast du unterm Strich mit deiner Reporterarbeit erreicht?

Ich glaube, dass ich über viele Jahre, gerade bei MOTORSPORT aktuell, ein bisschen Einblick über die Tischplatte hinaus gegeben habe zum Geschehen in der Formel 1.

Welches Interview hättest du gern mal gemacht oder würdest du gerne noch machen?

Ich hätte den Fangio gern in einen neuzzeitlichen Hybrid-Rennwagen gesetzt und ihn danach gefragt, wie ihm das taugt.

Was denkst du über den Journalismus und die Journalisten in der Formel 1 von heute?

Viele von denen sind Quereinsteiger, die sich ihr Wissen über Google und auf all den anderen

Plattformen zusammensuchen. Heute musst du dir ja alles anlesen, weil du niemand mehr anrufen darfst. Wir mussten immer direkten Kontakt halten und alles am Rennplatz recherchieren. Heute kannst und musst du eigentlich mit niemand mehr reden. Du setzt dich einfach in ein Pressezentrum, schaltest deinen Laptop ein, surfst im Internet, suchst die wichtigsten Foren ab und haust deine Creme noch dazu.

Was denkst du über MSA im Vergleich zu deiner Zeit?

Es ist leichter geworden, an Informationen zu kommen, aber schwieriger, besondere, einzigartige, in die Tie-



«Möchte so weit kommen wie Ernest Hemingway...»

HELMUT ZWICKL

fe gehenden Informationen zu kriegen. Die Formel 1 ist wie ein trüber Teich. Du sitzt oben in einem Schlauchboot und siehst den Grund nicht. Ab und zu springst du ins Wasser, weil dir was zugeflogen ist und du siehst ganz kurz mal den Grund. Zudem sind die Redaktionsbudgets heute viel kleiner, aber es gibt mittlerweile 19, 20 Grands Prix. Dafür bräuchtest du eigentlich ein Redaktionsbüro in Asien. Was sich natürlich keine Zeitung leisten kann.

Wo geht die Formel 1 hin?

Das ist die grosse Frage. Es gibt nur die Teams Mercedes, Ferrari, Red Bull, McLaren, vielleicht Williams noch, die finanziert sind. Die anderen werden vor die Hunde gehen, weil sie

sich alle nurmehr mit Krediten am Leben halten.

Wird es irgendwann den Kollaps geben, den Ausstieg der Hersteller und dann wie früher – bis auf Ferrari – nur Privat-Teams?

Das glaube ich nicht. Aber die Formel ist viel zu kompliziert, viel zu teuer. Wenn du für zweimal fünf Antriebseinheiten pro Jahr 30 Millionen Euro ausgeben musst, dann stimmt was nicht. Alles, was die Formel 1 heute zeigt, kann man ja in Langstreckenrennen demonstrieren und dort experimentieren. Formel 1 soll Unterhaltung sein, nicht Wegbereiter für die Hybridtechnologie. Der automobile Serienbau ist auf dem Gebiet ohnehin viel weiter und braucht die Formel 1 dazu nicht.

Und die Fahrer?

Da wird eine ganz neue Generation gezüchtet, die Langstreckenrennen mit tausend Knopfdrücken fährt und von aussen ferngesteuert Sprit, Strom und Reifen sparen muss. Das ist doch kein Rennfahren mehr!

Wie findest du die Formel E?

Die habe ich bisher nur am Rand verfolgt. Deshalb kann ich sie nicht abschätzen.

Wie viel schreibst du noch?

Ich möchte so weit kommen wie Ernest Hemingway, der irgendwann an seinem Stehpult nur noch fünf Zeilen pro Tag geschrieben hat. Für «Alles Auto» schreibe ich jeden Monat eine Motorsport-Kolumne und mache Erlebnisberichte über alte Rennwagen. Die zu fahren, das macht echt Spass.

Wie viel arbeitest du für deine Oldtimer-Veranstaltungen, die Ennstal-Classic und die Planai-Classic?

Beide sind längst zu Jahresjobs geworden. Doch die machen mir Riesenspaß. Ohne meine jahrelange Formel-1-Erfahrung hätte es die Ennstal-Classic, mit

der es 1993 anfing, jedoch nie gegeben.

Wann warst du zuletzt bei einem Formel-1-Rennen?

Das war, glaube ich, 2007 in Monaco. Ich habe ja einen Journalisten-Pass auf Lebenszeit, den ich mir in den letzten Jahren aber gar nicht mehr abgeholt habe. Zu Weihnachten passiert seither immer Folgendes: Die FIA ruft an und fragt, ob ich noch lebe.

Und was wird dein nächstes Formel-1-Rennen?

Was soll ich dort? Ich war heuer beim historischen Monaco-Grand-Prix. Die alten Autos der 1960er- und 1970er-Jahre fahren zu sehen, das macht mir immer noch grosse Freude.

Was hast du sonst noch vor?

Ich habe beruflich viel erreicht. Heute kümmerge ich mich mit meinem langjährigen Fotografen- und Geschäftskollegen Michael Glöckner um unsere beiden Classic-Veranstaltungen. Doch die Formel 1 war eine tolle Zeit, die ein junger Berufseinsteiger heute sicher so nicht mehr erleben kann.

Was rätst du dem journalistischen Nachwuchs?

Durch die sinkenden Auflagenzahlen im Print-Bereich und durch das aus anderen Gründen auch schwierige Internet-Geschäft dürfte die Zahl der Formel-1-Fachjournalisten weiterhin sinken. Das ist zu beachten.

Würdest du heute noch einmal Rennreporter werden?

Via gelegentliche Auftragsarbeiten, dieses Nichtwissen, was auf dich zukommt: Ja, ich würde es wohl wieder tun. Ohne diese Schlussfrage kann ich dich nicht zum Geburtstag feiern lassen, lieber Helmut: Wer wird dieses Jahr Formel-1-Weltmeister?

Hamilton, denke ich. Weil er im entscheidenden Augenblick unheimlich aggressiv ist und alles in die Waagschale wirft. ♦

HEINZ PRÜLLER

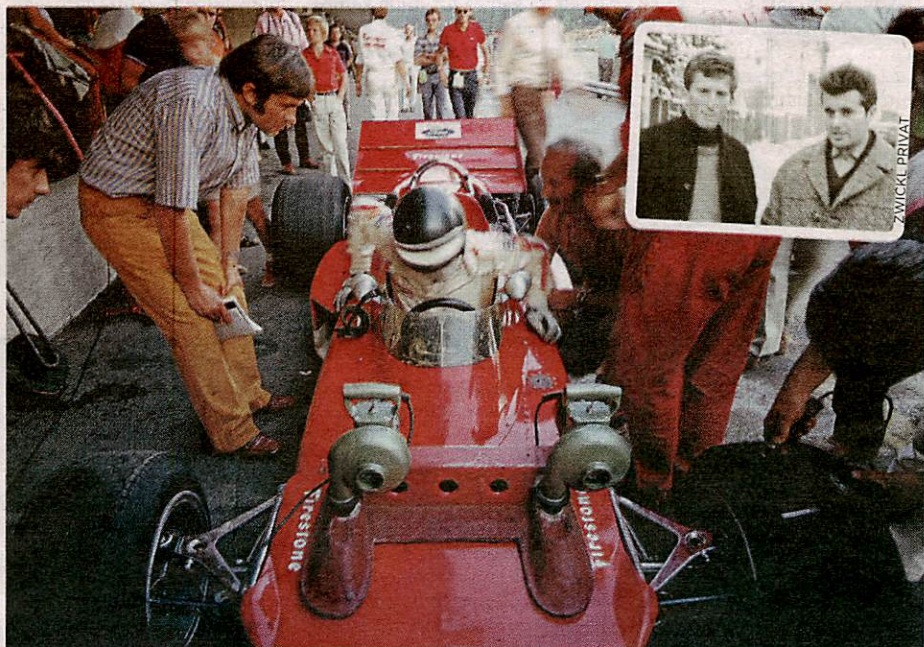
Happy Birthday, Helmut!

Helmut Zwickl und ich haben zusammen vielleicht 900 oder 1000 Grands Prix erlebt. «In der Formel 1 gibt es keine Freunde», sagt Niki Lauda immer wieder. Ich weiss nicht. Helmut und ich hatten bei allem Wettbewerb der verschiedenen Medien, die wir vertreten haben, niemals einen Nr.-1-/Nr.-2-Status wie Schumacher/Barrichello, auch nie die Psychotricks von Hamilton/Rosberg, schon gar nicht die von Prost/Senna. Vielleicht waren wir die Reportervariante von Lauda/Hunt, von der ich glaube: Manchmal hätte der eine gern ein bisschen was vom andern gehabt. Helmut faszinierte oft mehr die Boliden und die Technik, mich mehr die Fahrer. Seine F1-Geheimnisse schrieb Helmut immer in dicke Kalender. Einmal erschreckte ich ihn ungewollt in Monte Carlo, und seine halbe GP-Saison lag im Hafenbecken. Mir war das schrecklich peinlich. Und was Wunder! Zwickls Kalender versank nicht, sondern schwamm – dank der dicken Deckel fast trocken. Happy Birthday, Helmut! Ad multos annos. Fangio ist ja auch noch mit 46 Jahren Weltmeister geworden.

Dein Heinz Prüller



Nah dran: Mit Lauda zum Start



Rindt-Intimus: 1970 neben dessen F1-Lotus, 1964 mit ihm vorm Zwickl-Haus in Wien (kleines Foto)



Alter Freund 1: Gerhard Berger



Alter Freund 2: Nigel Mansell



Grösster Halt: Ehefrau Irene

Rallycross-Weltmeister Petter Solberg

«Ich habe Lust auf mehr»

Von REINER KUHN

Sein zweiter WM-Titel ist für Petter Solberg etwas ganz Besonderes. Weniger, weil er elf Jahre nach dem Gewinn der Rallye-WM in einer anderen Motorsport-Disziplin triumphierte, sondern, weil er in der Rallyecross-WM mit seinem eigenen Team siegte.

In Istanbul bog die Premiersaison der neu geschaffenen Rallyecross-WM auf die Zielgerade. Doch ausgerechnet Petter Solberg kam beim vorletzten WM-Lauf nicht in die Gänge – wortwörtlich. «Schon in den Vorläufen kam ich nicht aus den Startlöchern. Im Finale ging das Triebwerk wegen eines defekten Sensors ganz aus», erklärte der Norweger später gelassen. Kein Wunder: Er liess sich schon drei Wochen zuvor in Franciacorta (I) als erster Rallyecross-Weltmeister feiern. «Klar bin ich glücklich! Rallycross ist ein sehr intensiver Sport. Neben echten Spezialisten treten Topfahrer aus anderen Serien an, und jeder hat eine Chance, auch weil die Strecken verhältnismässig kurz und schnell zu lernen sind. Aber im Rallycross gibt es viele Bereiche, in denen man gut sein muss», erklärt der 39-jährige Allrounder und dreimalige Saisonsieger. «Man muss sich auf die unterschiedlichen Grip-Verhältnisse einstellen, das richtige Set-up finden, die Reifen einteilen und eine gute Strategie haben, schliesslich treten wir von den Vorläufen bis zum Finale mehrmals gegeneinander an.» Für Solberg ebenso wichtig: «Du siehst, was die anderen machen.»

Anders als in der Rallye-WM, wo der Norweger von 1998 bis 2012 bei 188 Starts 52-mal aufs Podium fuhr, dreizehn Siege feierte und im Jahr 2003 als Subaru-Werkspilot in einem der spannendsten Titelkämpfe gegen Marcus Grönholm (Peugeot) und die Citroën-Fahrer Carlos Sainz und Sébastien Loeb, den ein Jahr älteren Franzosen, in der allerletzten Wertungsprüfung die WM-Krone holte. «Das war der Wahnsinn.



Alles selbst gemacht: Der Norweger ist stolz aufs Team

Das Cockpit ist sein Zuhause: Der Allrounder Petter Solberg ist der erste Rallyecross-Weltmeister der Geschichte

Rallye ist so viel aufwändiger und komplexer als alles andere. Angefangen beim Streckenaufschrieb und der Zusammenarbeit mit dem Copiloten. Ich glaube, ein Rundstreckenpilot, der noch nie in einem Rallyeauto sass, kann sich das gar nicht vorstellen», meint er, und schmunzelt, als er daran denkt, wie er Michael Schumacher einmal auf einen Proberitt im Schnee mitnahm. «Kein Kommentar», so Solberg. «Richtig gut bekommen ist es ihm aber nicht. Im Gegenteil, der Michael war damals eher geschockt von dem, was wir da machen.»

Solberg hat sich immer für die unterschiedlichsten Disziplinen interessiert. «Sofern es mit Motorsport zu tun hat», präzisiert der ehemalige Landesmeister im Discotanz! Bevor «Mr. Hollywood» im Rallyesport durchstartete, holte er zweimal den norwegischen Meistertitel im Rallycross und dreimal am Berg. Als erfolgreicher Rallyepilot testete er nicht nur Renntouren- und Sportwagen, sondern durfte einmal auch einen FI-Ferrari

testen. Ebenfalls im Jahr 2009 enterte er das Cockpit eines ORECA-Sportprototypen, um beim 24-Stunden-Klassiker in Le Mans anzutreten. «Das ging richtig gut. Leider wurde dann nichts draus.»

«This is my life» – «Das ist mein Leben» prangte in grossen Schriftzügen an seinem World Rally



«Man muss sich immer umschauen und dann abwägen.»

PETTER SOLBERG

Car, als er in der Rallye-WM zwischenzeitlich ein eigenes Team an den Start brachte. «Damals wurden die Autos in Frankreich gewartet und wir erhielten von Citroën Unterstützung auf der technischen Seite.» Auch wenn es nicht mehr

für einen WM-Sieg reichen sollte, fuhr der jüngere der Solberg-Brüder 2010 im privaten Citroën C4 bei 13 WM-Starts siebenmal (!) aufs Podium und wurde WM-Dritter. Nach einem weiteren Jahr wechselte er nochmals in ein Werkscockpit. Doch nach einer Saison musste er das Ford-Cockpit räumen und wechselte mit seinem Petter-Solberg-Team zum Rallycross.

Der spezielle Erfolg

«Es ist keine Rückkehr zu den Wurzeln. Der Sport ist heute auf einem ganz anderen Niveau. Es geht nicht nur darum, die knapp 600 PS rauszulassen und im Allradler quer ums Eck zu driften. Mal muss man aggressiv sein, mal sich zurücknehmen. Im Rallycross braucht's viel Hirn.» Nur ein Grund, warum der neuste WM-Titel für Solberg eine ganz besondere Bedeutung hat. «Diesmal haben wir alles selbst gemacht. Das Team aufgebaut, das Auto und so weiter. Das macht den Erfolg so speziell», erzählt

Solberg stolz. Knapp 25 Personen sind an einem Rennwochenende für das Zweiwagenteam im Einsatz. Zehn davon sind angestellt und arbeiten zwischen den WM-Läufen in der 2000 Quadratmeter grossen Werkstatt. «Dort stehen auch Autos aus meiner Karriere, vom Berg-Volvo über Ford Escort, Subaru Impreza bis zum Citroën C4. Zudem habe ich auch noch jeden Overall.» Für 2015 kommt ein neuer hinzu. Offen ist aber, welcher. Auch wenn er kurz vor seinem 40. Geburtstag am 18. November bei der Rallye Condroz mit seinem langjährigen WM-Co Phill Mills ins WRC-Cockpit steigt, ist die Titelverteidigung in der Rallycross-WM am wahrscheinlichsten. «Auch wenn das naheliegt, sicher ist es nicht. Wir sprechen über eine Werksunterstützung, auch mit anderen Herstellern. Zudem könnte ich auch etwas anderes machen. Man muss sich immer umschauen und dann abwägen. Sicher ist, dass ich 2015 im Cockpit sitze. Ich habe einfach Lust auf mehr.» ♦



2003: Rallye-Weltmeister



2009: Testlauf für 24h Le Mans



2009: Proberitt im FI-Ferrari



2010: WM-Dritter als Privatier



2014: Erster Rallycross-Champ

Namen & Nachrichten

Edwards bleibt grosses Vorbild

Sean Edwards war schon zu Lebzeiten ein Vorbild für viele Motorsportler. Vergangenen Mittwoch (15. Oktober), am ersten Jahrestag seines tragischen Unfalls auf der Queensland-Rennstrecke in Australien, wurde die von seiner Mutter Daphne initiierte Sean Edwards Foundation (SEF) vorgestellt. Diese setzt sich für mehr Sicherheit für Fahrer, aber auch auf den Rennstrecken ein. Denn, so die Stiftung, wären Sicherheitsvorkehrungen besser eingehalten worden, könnte Edwards noch am Leben sein. Um das entsprechende Bewusstsein zur Erhöhung der Sicherheit in globalem Rahmen zu schärfen, ist die Motorsportwelt aufgerufen, unter dem Motto «Jump 4 SEF» und dem entsprechenden Hashtag #jump4SEF für soziale Medien, den charakteristischen Siegersprung des Briten nachzuahmen und ins Internet zu stellen. Bereits kurz nach Bekanntgabe der SEF folgten viele Motorsportler dem Aufruf, wie etwa Felipe Massa und Daniel Ricciardo. Mehr Infos gibt es unter: Seanedwardsfoundation.com.



Karl Senne

Karl Senne Der Ex-TV-Journalist feiert am 26. Oktober seinen 80. Geburtstag. Senne gehört zu den Männern der ersten ZDF-Stunde, ist Mitbegründer des berühmten Sportstudios und selbst begeisterter Motorsportler. Schon früh hat er die Faszination des Rennsports auf den zweiten deutschen öffentlich-rechtlichen

Sender übertragen, holte die Formel 1 und auch die Erstauflage der DTM als Live-Übertragungen ins Programm. Karl Senne war Moderator und Kommentator in Personalunion. So führte er 130-mal

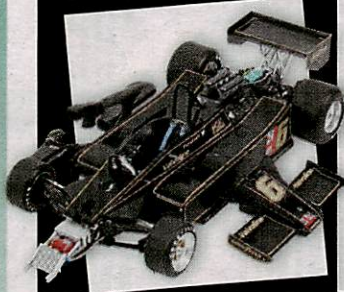
durchs Sportstudio und kommentierte jede Menge F1-Grands-Prix. Besonders stolz ist der altgediente ZDF-Mann auf die erste Live-Übertragung des 24h-Rennens auf dem Nürburgring 1987 im Spartenkanal 3sat. Auch als Hobby-Rennfahrer und Segelflieger brachte es Karl Senne zu beachtlichen Erfolgen (zehn Weltrekorde). Seit seiner Pensionierung lebt er mit seiner Familie auf Mallorca und verfolgt auch von dort aus immer noch regelmässig die wichtigsten Autorennen. ♦ MBR/RB



Sean Edwards (1986–2013) berühmter Siegersprung

FAN-SHOP

Modelle, Bücher, DVDs – alles, was das Racer-Herz begehrt

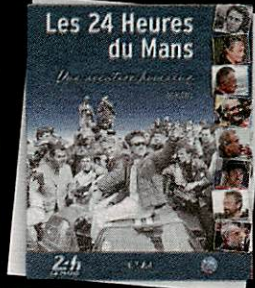


< Eine wahre Black Beauty

True Scale Model, bekannt für wunderschöne 1:18-Miniaturen, hat den Lotus 78 aus der Garage geschoben. Das Modell von Ronnie Peterson ist nicht nur für Lotus-Fans ein absolutes Muss. Rund 170 Euro, im Fachhandel, weitere Infos: www.tsm-models.com

Le Mans einmal anders >

Über Le Mans wurden schon viele Bücher verfasst. Dieser Ansatz ist neu: Er befasst sich mit den Leuten, die die 24h von Le Mans zu dem gemacht haben, was sie heute sind. 59,95 Euro, 256 S., engl. Text, bei www.editions-etai.fr oder raceland.de



< 24 Mal DTM im Jahr

Von Hockenheim über Moskau zum Nürburgring: Der neue Hochglanz-Kalender der DTM holt die besten Szenen der deutschen Tourenwagenserie nach Hause. 24,90 Euro, 24 S., 690x440 mm, ISBN 978-3-943861-25-9, bei www.adrenalin-verlag.com



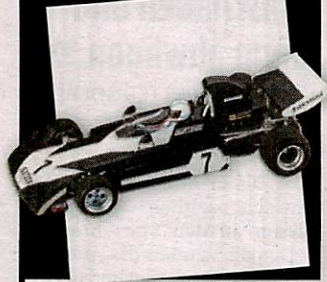
50 berühmte Maschinen >

«Great Racing Motor Cycles» ist eine DVD für technikbegeisterte Motorradfans. Sie befasst sich (in Volume 1) mit 50 berühmten Rennmaschinen und ihren Details. 14,99 brit. Pfund, 109 min., englisch, erhältlich bei www.dukevideo.com



< Surtees auf Surtees

John Surtees, Weltmeister von 1964, versuchte sich von 1970–1978 als Teamchef und Konstrukteur. Bis 1972 fuhr er sogar noch selber – u.a. im TS14, den Spark Models erfolgreich in 1:43 verkleinert hat. Ca. 55 Euro, im Fachhandel, Infos: www.sparkmodel.com



Ferrari – alle Jahre wieder >

Der offizielle Kalender der Scuderia Ferrari ist hauptsächlich mit Bildern von Superstar Fernando Alonso. 34,95 Euro, 12 Monatsblätter, 600x420 mm, bei www.raupp.com, Mail D: order@raupp.com, CH: stuber@raupp.com, A: traxler@raupp.com



REDAKTION

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

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel, Gustav Bösing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Grähler, Michael Heimrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Thomas Schiffmer, Achim Schlang, Ulf Simon, Stelanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalera
Japan: Shigeo Kibiki

Niederlande: Jan Boer, René de Boer, Willem Staat
Österreich: Peter Preissler, Heinz Prüller, Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan
Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer, dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre Froidevaux, Claus Heermann, Burkhard Kasan, Nikolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico Schneider, sutton-images.com, Raif Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse, Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director: Silvio Lötscher
Grafik und Produktion: Jürg Stohler, Jürg Schneider, Sascha Benzec, Sophie Semmelmann

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

CEO/Geschäftsführung: Reto Feurer
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 Brx
cbrx@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 übernimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488



MSa-Leser Reichert hält wenig von einem Russland-Boycott der F1

Schluss mit Heuchelei Zum Formel-1-Grand-Prix von Russland

Da wird auf Bild-Zeitungs-niveau in der Formel 1 ein Boycott des Russland-GP gefordert, aber objektiv ist das ganz und gar nicht. Wenn es nach Ländern ginge, die sich in Kriegen befinden, dann müsste man den USA-GP sofort aus dem Kalender streichen. Und auch den GP von Ungarn, weil Ungarn eine rechte Regierung hat. Ja, und selbst den Deutschland-GP dürfte es nicht geben, weil wir einer der größten Waffenexporteure der Welt sind und uns nicht dafür interessieren, wohin die Waffen gehen. Also: Schluss mit der Heuchelei!
Tino Reichert,
D-04157 Leipzig

Nur noch summen Zur aktuellen Situation in der Formel 1

Würde Bernie Ecclestone noch Fußball schauen, wenn die Spieler nur noch spurten, wenn die Trainerbank die Trikotnummer elektronisch aufleuchten lässt, die Spieler bei Körperkontakt bestraft werden und die Fans ihre Schlachtrufe wegen Lärmbestimmungen nur noch summen dürften?
Joachim Griener,
D-85748 Garching

Keinen Stellenwert? Zum Konflikt Rosberg/Hamilton bei Mercedes.

Da man schon viel über Rosbergs absichtliche Aktionen geredet hat (erinnert sei an den Zwischenfall beim Qualifying in Monaco oder die Kollision in Spa-Francorchamps), sollte man dann jetzt nicht mal über Rosbergs defekten Kabelbaum

beim GP in Singapur reden? Würde da etwa rumgewerkelt, um alles offen zu halten? Oder um den kleinen verwöhnten Hamilton bei Laune zu halten? Wieso dreht sich bei Mercedes alles um Hamilton? War nicht er es, der am Anfang der Saison mit seinen Aktionen Punkte hätte zunichte machen können, wie zum Beispiel beim GP in Bahrain? Warum werden nur Aktionen von Rosberg öffentlich und laut diskutiert? Hat ein deutscher Fahrer in einem deutsch-österreichischen Team keinen Stellenwert? Rosberg sollte sich überlegen, ob es sinnvoll ist, in diesem Team zu bleiben.
Ralf Wille, D-71034 Böblingen

Grenzenlos Zu «Motorrad-WM: Wieder Eurosport», MSa 41/2014

Endlich wird der Fussballsender Sport 1 ab 2015 die TV-Rechte für die Motorrad-WM an Eurosport abgeben. Hoffentlich keine Dauerwerbe-Unterbrechungen mehr. Grosses Lob jedoch an Alex Hofmann und Edgar Mielke: So viel Enthusiasmus und grenzenlose Begeisterung für den Zweiradsport bringt kein anderes Kommentatoren-Duo rüber. Ich hoffe, der Personalverantwortliche bei Eurosport hat eure Bewerbungen bereits vorliegen.
Ralf Biesinger,
D-72108 Rottenburg

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, 21. 10.

1.15 Rallye-WM Spanien Vorschau (W) **SERVUS-TV**
23.20 Blancpain-Endurance Sprint Zolder/B, Höhepunkte Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
23.50 World Series by Renault Jerez/E, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) **EUROSPORT**

MITTWOCH, 22. 10.

0.05 Porsche Carrera Cup, Magazin **N-TV**
0.20 Formel-3-EM, Hockenheim, Höhepunkte des 11. und letzten Rennens (W) **EUROSPORT**
0.55 Motorsport-Weekend **EUROSPORT**
8.30 Formel-3-EM, Hockenheim, Höhepunkte des 11. und letzten Rennens **EUROSPORT 2**
9.00 World Series by Renault Jerez/E, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) **EUROSPORT 2**
9.30 Blancpain-Endurance-Serie 1000 km Nürburgring/D, Rennen (Aufz.) **EUROSPORT 2**

DONNERSTAG, 23. 10.

23.00 Rallye-EM, Rallye du Valais/CH, Höhepunkte 1. Tag **EUROSPORT**

FREITAG, 24. 10.

0.45 World Series by Renault Jerez/E, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) **EUROSPORT**
10.00, 14.45 Tourenwagen-WM, Magazin **EUROSPORT**
18.00 Rallye-WM Spanien, Höhepunkte 1. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
23.00 Rallye-EM, Rallye du Valais/CH, Höhepunkte 2. Tag **EUROSPORT**

SAMSTAG, 25. 10.

7.30 Rallye-EM, Rallye du Valais/CH, Höhepunkte 2. Tag (W) **EUROSPORT 2**
8.15 NASCAR Sprint Cup New Hampshire/USA, Rennen (Aufz.) **SKY MOTORVISION**
8.30 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, **EUROSPORT**

Qualifikation (live) **EUROSPORT**

10.00 DTM Hockenheim, Magazin mit Höhepunkte Rennen (Zus.) **SPORT 1**
10.00 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, Qualifikation (Aufz.) **EUROSPORT 2**
10.30 Posche Carrera Cup Hockenheim, Höhepunkte Rennen (Zus.) **SPORT 1**
15.30 Rallye-WM Spanien, Höhepunkte 2. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
8.30 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, Qualifikation (Aufz.) **EUROSPORT**
16.00 Porsche Carrera Cup Sachsenring, Höhepunkte (Zus.) **SPORT 1**
22.30 Formel Renault 2.0-Eurocup Le Castellet/F, Höhepunkte Rennen **EUROSPORT 2**
23.05 NASCAR Sprint Cup Charlotte/USA, Höhepunkte Rennen (Az.) **SKY MOTORVISION**

SONNTAG, 26. 10.

0.00 Rallye-EM, Rallye du Valais/CH, Höhepunkte 3. Tag **EUROSPORT**
5.30 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, Qualifikation (Aufz.) **EUROSPORT 2**
6.30 Rallye-EM, Rallye du Valais/CH, Höhepunkte 3. Tag (W) **EUROSPORT 2**
6.45 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, 1. Rennen (live) **EUROSPORT**
7.45 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, 2. Rennen (live) **EUROSPORT**
16.45 Rallye-WM Spanien, Höhepunkte 3. Etappe (Zus.) **SPORT 1**
17.00 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**
17.45 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**
18.05 NASCAR Sprint Cup Atlanta/USA, Höhepunkte Rennen (Az.) **SKY MOTORVISION**
16.45 Rallye-WM, Magazin, Höhepunkte aus Spanien (Zus.) **N-TV 19.00**
NASCAR Sprint Cup Dover/USA, Rennen (live) **SKY MOTORVISION**
23.00 Motorsport-Weekend **EUROSPORT**

22.50 Rallye-WM Spanien, Höhepunkte (Zus.) **SERVUS-TV**

MONTAG, 27. 10.

0.15 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) **EUROSPORT**
1.20 Rallye-WM Spanien, Höhepunkte (W) **SERVUS-TV**
7.30 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**
10.15 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, 1. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**
10.45 Tourenwagen-WM, Suzuka/J, 2. Rennen (Aufz.) **EUROSPORT**

DIENSTAG, 28. 10.

23.20 Inside ERC, Magazin zur Rallye-Europameisterschaft, Reportagen **EUROSPORT**
23.50 Tourenwagen-WM, Magazin **EUROSPORT**

MOTORRAD

DIENSTAG, 21. 10.

7.30, 8.00 Britische Superbike, Assen/NL, 1. und 2. Rennen (W) **EUROSPORT**
11.45 Speedway-EM-Finale Czechochow/CZ, Höhepunkte Rennen **EUROSPORT**

FREITAG, 24. 10.

7.00 Motorrad-GP Sepang/MAL, 2. freies Training Moto3 (live) **SPORT**
9.00 Motorrad-GP Sepang/MAL, 2. freies Training MotoGP (live) **SPORT**

SAMSTAG, 25. 10.

6.30 Motorrad-GP Sepang/MAL, Qualifying Moto3 (live) **SPORT**
7.25 Motorrad-GP Sepang/MAL, 4. freies Training MotoGP (live) **SPORT**
8.05 Motorrad-GP Sepang/MAL, Qualifying MotoGP (live) **SPORT**
9.00 Motorrad-GP Sepang/MAL, Qualifying Moto2 (live) **SPORT**

SONNTAG, 26. 10.

7.05 Motorrad-GP Sepang/MAL, Rennen Moto2 (live) **SRF**
7.15 Motorrad-GP Sepang/MAL, Rennen Moto2 (live) **SPORT**
8.55 Motorrad-GP Sepang/MAL, Rennen MotoGP (live) **SPORT**
10.20 Motorrad-GP Sepang/MAL, Rennen MotoGP (Aufz.) **SRF**
11.05 Motorrad-GP Sepang/MAL, Rennen Moto2 (W) **SRF**

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 28. 10. 2014

AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
WTCC: Suzuka
WRC: Rallye Spanien
MOTORRAD
Motorrad-GP: Malaysia
Motocross-WM-Statistik 2014
Interview Toni Cairoli

TERMINE

AUTOMOBIL

22.-25.10.	Rallye du Valais	EM/SM	CH
24./25. 10.	Drei-Städte-Rallye	DM	D
24.-26.10.	Rallye Spanien	WM	E
25. 10.	VLN Nürburgring		D
26. 10.	WTCC Suzuka	WM	J
26. 10.	Asian Le Mans Series Zhuhai		RC
26. 10.	GT4-Meisterschaft Monza		I
26. 10.	V8-Supercars Surfers Paradise		AUS
26. 10.	NASCAR Sprint Cup Martinsville (Chase for the Cup)		USA

MOTORRAD

25. 10.	Langbahnrennen Werlitz (Gespanne)	DM	D
26. 10.	Motorrad-GP Sepang	WM	MAL

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: 25. Oktober: 39. DMV-Münsterlandpokal Nürburgring (VLN) Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



3. Media Markt Gutschein



2. JET Tankgutschein



1. Amazon.de Geschenkcard

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70172 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Licensing erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Noll-Oberstraße 1 (Vorstraße, Hildebrandt), 70305 Hamburg, als bestellender Unternehmer, AB Hamburg, WAB 05732.

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. 1140928
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 den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
 BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE7ZZZ00000004985, 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.

Ich wähle folgenden Gutschein: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. Amazon.de, Wert: 30,-€ 2. JET, Wert: 30,-€ 3. Media Markt, Wert: 30,-€

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

*Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.