

MOTORSPORT aktuell

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

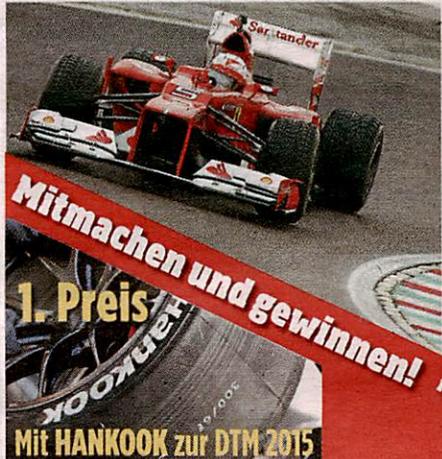
Langstrecken-WM
Porsche: Im Finale der erste Hybrid-Sieg S. 14



MotoGP
Márquez: Interview mit dem Champion S. 34

DTM
Mercedes: Endlich doch mit acht Autos S. 16

Formel 1
Vettel: Seine ersten Runden im Ferrari S. 8



WIE WEITER, WELTMEISTER-MACHER?



Drei WM-Titel hat Niki Lauda (65) als Fahrer in der Formel 1 gewonnen. In diesem Jahr holte der Österreicher mit Mercedes

zwei weitere. MSA hat mit dem Aufsichtsratschef des Silberpfeil-Teams gesprochen. Wie Lauda die aktuellen Mercedes-Erfolge

gewichtet. Wie er das Stallduell Hamilton/Rosberg weitergehen sieht. Was die kleinen Teams falsch machen. **Ab S. 4**



MotoGP
Die Neueinsteiger: Letzte Tests 2014 S. 36

Mitmachen und gewinnen!
1. Preis

Mit HANKOOK zur DTM 2015

LESER WÄHLEN RACER DES JAHRES

PARTNER:

SONAX

MINICHAMPS

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

www.motorsport-aktuell.com



LIEBE LESER!



Leopold Wieland
Chefredakteur

Mehr Erfolg als 2014 geht kaum für Automobil-Motorsport made in Germany. Mercedes holte die zwei WM-Titel der Formel 1, Volkswagen die zwei WM-Titel im Rallyesport und das in Deutschland beheimatete Team von Toyota die zwei WM-Titel auf der Langstrecke. Dort war Audi zudem Sieger bei den 24 Stunden von Le Mans. Und im GT3-Sport behaupteten sich Audi wie auch Mercedes in vielen Serien als Nummer 1.

Auf gar keinen Fall vergessen werden darf Franz Engstler, der auf einem BMW bei den Tourenwagen den WM-Titel der Privatfahrer gewonnen hat.

Autosport aus deutschen Landen war damit unterm Strich noch erfolgreicher als in Walter Röhrls, Stefan Bellofs, Hans-Joachim Stucks, Michael Schumachers und Sebastian Vettels Weltmeisterjahren.

Dieser Erfolgsmoment darf jetzt am Jahresende gut und gern gefeiert werden – mit Stolz und auch mit Dank.

Alles Gute und bis nächste Woche!

Ihr Leopold Wieland



WER? Sébastien Loeb und Séverine Loeb (F)

WO? Region Var (F)
WAS? Rallye-Sieg als Ehepaar

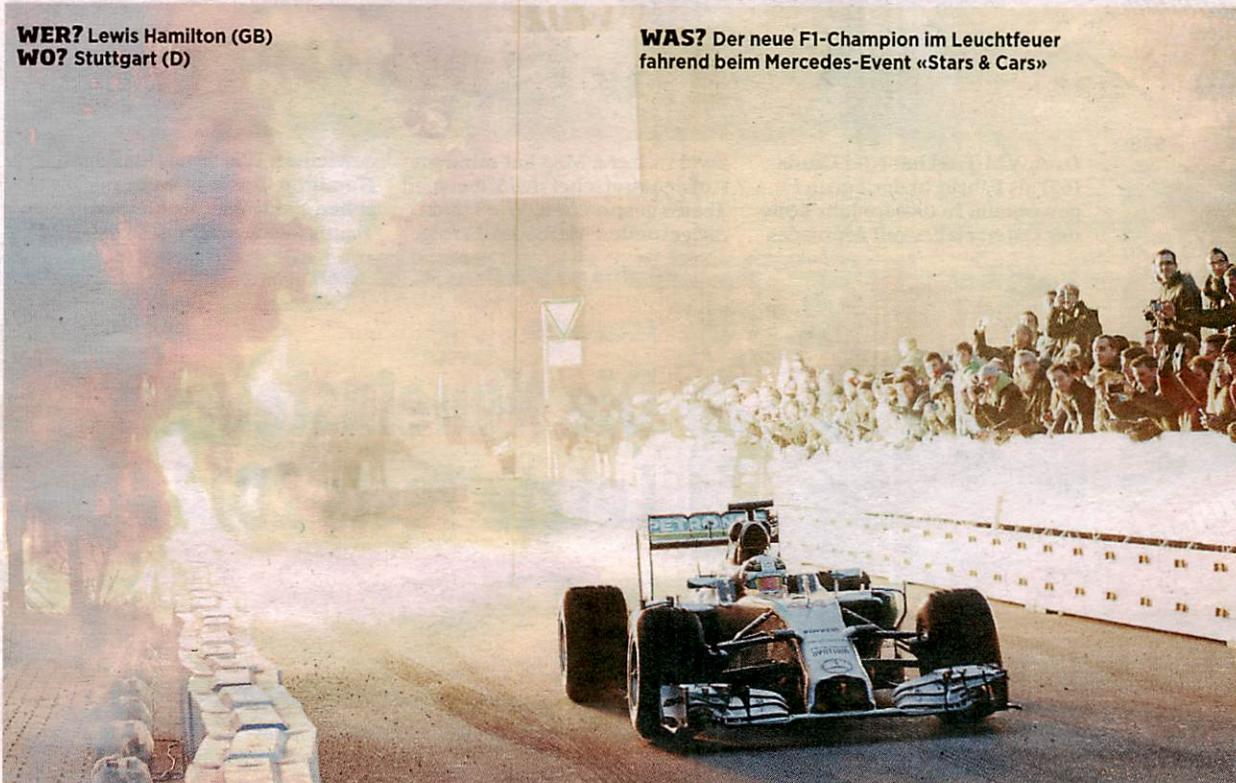


WER? Die Ford-Jungs Reinis Nitiss (LV) und Andreas Bakkerud (N) vor Rallycross-Weltmeister Petter Solberg (N)

WO? San Luis (RA)
WAS? Tolle neue Klasse beim Rallycross-WM-Finale 2014

WER? Lewis Hamilton (GB)
WO? Stuttgart (D)

WAS? Der neue F1-Champion im Leuchtfeuer fahrend beim Mercedes-Event «Stars & Cars»



INHALT

AUTOMOBIL

- ! THEMEN DER WOCHE
Formel 1: Kein Mitleid mit Kleinen, Hamilton will nicht zu Ferrari; Porsche: Hülkenberg fährt auch WEC S. 3
- ! FORMEL 1 Das grosse Niki-Lauda-Interview S. 4
- ! FORMEL 1 Vettels erste Ausfahrt im Ferrari S. 8
- FORMEL 1 Bottas will mit Williams weiter voran S. 9
- FORMEL 1 Hondas Comeback mit Hindernissen S. 10
- FORMEL 1 Verstappen eingebremst S. 12
- ! WEC Porsches erster Hybrid-Sieg S. 14
- ! DTM Mercedes 2015 endlich mit acht Autos S. 16
- TOURENWAGEN-WM Die Statistik 2014 S. 17
- DTM MSA testete das BMW-Meisterauto S. 18
- RALLYE-WM Volkswagen probt schon wieder S. 20

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE
MotoGP: Harte Zeiten für europäische GP S. 33
- ! MOTOGP Weltmeister Márquez im Interview S. 34
- ! MOTOGP Feinschliff für Suzuki und Aprilia S. 36
- MOTO2 So testete das «Swiss Dream Team» S. 36
- MOTO2 Die grosse Statistik zur WM 2014 S. 37
- SUPERBIKE-WM Jerez-Test: Kawasaki-Asse vorne S. 39
- ADAC-SUPERCROSS-CUP Brunell: Chemnitz-Sieg S. 40

PANORAMA

- IM RÜCKSPIEGEL Dezember 94, 84, 74, 64 S. 44
- BOXENGFLÜSTER Namen & Nachrichten S. 45
- IMPRESSUM S. 46
- LESERBRIEFE S. 47
- SERVICE Vorschau, Termine, TV-Programm S. 47

! = 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

Kein Mitleid mit den Kleinen

Von PETER HAAB

Nur zwei Tage nach dem Formel-1-Saisonende 2014 in Abu Dhabi fanden in Genf wichtige Sitzungen der Strategiegruppe und der Formel-1-Kommission statt. Diese Woche soll der FIA-Weltrat in Doha in Katar die Beschlüsse absegnen. Zudem wird jene Taskforce, die nach dem Bianchi-Unfall in Japan gegründet wurde, ihren Bericht vorlegen und erste Vorschläge machen.

FIA-Präsident Jean Todt hat sich in den vergangenen Wochen vornehm zurückgehalten. Zum Streit der drei kleinen Teams Lotus, Force India und Sauber gegen die Top-Teams der Formel 1 und Promoter Bernie Ecclestone gab es nie ein offizielles Statement von Todt. Vor dem Genfer Treffen setzte der 68-jährige Franzose nochmals die Themen «Kosteneinsparung» und «Fixpreis für Motoren» auf die Traktandenliste. In der Strategiegruppe sind bekanntlich die Top-Teams Ferrari, Red Bull, Mercedes, McLaren und Williams vertreten – dazu auch Lotus als Traditionsteam sowie je sechs Vertreter von der FIA und Bernie Ecclestonses FOM (Formula One Management).

Wichtiges Detail: In die Formel-1-Kommission werden nur Themen zur Abstimmung weitergeleitet, die vorher von der Strategiegruppe abgesegnet wurden.

Jean Todt: Zweiter Versuch

Auf Grund der aktuellen Krise in der Königsklasse hat Todt in Genf einen zweiten Versuch unternommen, die Idee einer Kostenkontrolle im Reglement zu verankern. Doch die Top-Teams zeigten weiterhin wenig Mitleid mit den Kleinen. Schon beim ersten Versuch schaffte es der Antrag des FIA-Präsidenten nicht durch das Gremium. Die Teams UND die FOM-Vertreter waren schon damals geschlossen dagegen. Todt muss die Entscheidung akzeptieren: «Es ist nicht so, dass der FIA-Präsident in Eigenregie neue Regeln ins Leben rufen kann. Wir haben hier ein demokratisches System. Deshalb müssen wir die Beschlüsse so zur Kenntnis nehmen.»

Doppelte Punkte abgeschafft

Beim Thema «Kosteneinsparung» gab es also keine Fortschritte. Dafür hat die Formel-1-Kommission letzte Woche in Genf einstimmig zwei Regeln abgelehnt, die sowohl von den Fans als auch von den Formel-1-Experten scharf kritisiert worden sind. Die Idee der doppel-

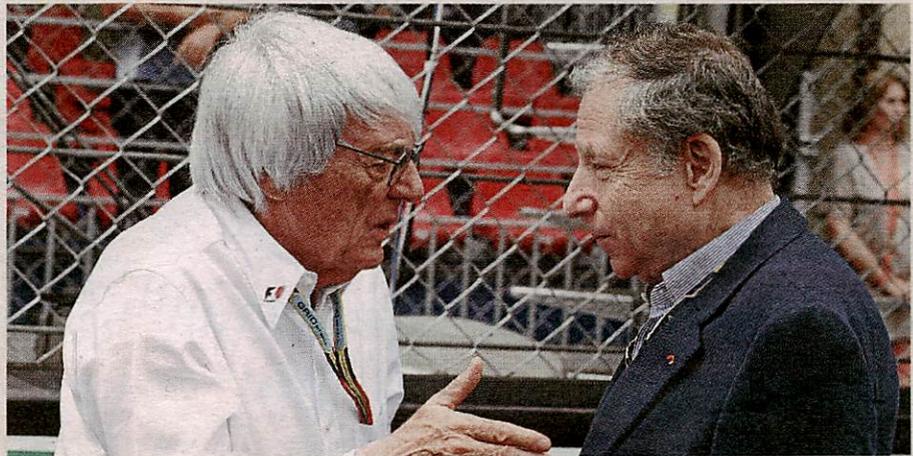
ten WM-Punkte beim letzten Saisonrennen ist nach dem ersten Versuch in Abu Dhabi gleich wieder gestrichen worden. Dieses Szenario hatte ganz eindeutig den Beigeschmack von Wettbewerbsverzerrung und ist auch von den Fahrern heftig kritisiert worden. Die Regel mit dem stehenden Start nach einer Safety-Car-Phase ist in Genf wieder verworfen worden, bevor sie jemals ausprobiert worden ist.

Beim Motorenreglement bleibt alles beim Alten: Für die Entwicklung der Antriebseinheiten dürfen die Hersteller Mercedes, Renault und Ferrari bis zum 28. Februar 2015 32 To-

ken einsetzen, was total 48 Prozent aller Komponenten entspricht. Mercedes, Renault, Ferrari und Honda konnten sich nicht auf einen Kompromiss in der Frage einigen, ob man die Anzahl der Token vergrößern und die Entwicklungszeit bis zur Sommerpause verlängern sollte. Die Mercedes-Teamleitung hat sich aus verständlichen Gründen gegen eine Aufweichung des Motorenreglements gestellt. Mercedes-Formel-1-Chairmann Niki Lauda: «Warum sollen wir jetzt dafür bestraft werden, dass unsere Konkurrenz ihr Projekt für die Saison 2014 erst mit Verspätung in Angriff genommen

hat?» (Siehe auch Interview Seiten 4–6.)

Was mit dem Motorenreglement für die Saison 2016 passiert, ist derzeit völlig offen. Hier könnten Renault, Ferrari und Honda mit ihrer Stimmenmehrheit eine Erweiterung des Entwicklungsspielraums durchsetzen. Die drei Mercedes-Kontrahenten haben für dieses Vorgehen bis im Juni 2015 Zeit. Eine Rückkehr zu den V8-Saugmotoren wie von Red Bull vorgeschlagen schliesst FIA-Präsident Jean Todt kategorisch aus: «Mit solchen Ideen machen wir unserem Sport keinen Gefallen.» ♦



Weiterhin verhärtete Fronten: Bernie Ecclestone und Jean Todt

Formel 1

Mercedes: Hamilton will nicht zu Ferrari

Obwohl der neue Weltmeister seinen Vertrag mit Mercedes noch nicht über 2015 hinaus verlängert hat, schliesst er einen Wechsel zu Konkurrent Ferrari aus.

Sebastian Vettel und Lewis Hamilton bei Ferrari? Ab 2016 wäre ein rotes Supersteam der Weltmeister drin. Hamiltons Mercedes-Vertrag läuft Ende 2015 aus und wurde –



Lewis Hamilton

im Gegensatz zu dem von Nico Rosberg – nicht während der abgelaufenen Saison verlängert.

Doch die Fortsetzung der Ehe Mercedes-Hamilton scheint nur Formsache. «Ich kann mir

nicht vorstellen, irgendwo anders als hier zu fahren», sagte Hamilton letzte Woche im Vorfeld der WM-Feier «Stars & Cars» auf dem Stuttgarter Werksgelände von Mercedes.

Fernando Alonso



MSA-Ausgabe, kündigte McLaren-Honda eine offizielle News an. Alles andere als die Verkündung von Fernando Alonso als Ersatz für Jenson Button wäre eine Überraschung. ♦ MSA

Hamilton betonte, er habe nie von Ferrari geträumt, sondern sei seit seinen Formel-3-Zeiten bei Mercedes «zu Hause».

Für diesen Montag, nach Redaktionsschluss dieser

Langstrecken-WM

«Hülki» fährt Porsche

Porsche hat Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg für die 24h von Le Mans 2015 verpflichtet. Drei Tage zuvor wurde offiziell, dass man im kommenden Jahr mit drei 919 Hybrid in Le Mans an den Start gehen wird.

«Porsche und Le Mans – diese Verbindung übt wahrscheinlich auf jeden Rennfahrer eine grosse Faszination aus. Ich bin schon lange Porsche-Fan und habe die Rückkehr in die LMP1-Klasse entsprechend intensiv verfolgt. Dabei wuchs der Wunsch, dieses Auto in Le Mans fahren zu können», sagte Hülkenberg, der sehr froh ist, dass der Formel-1-Kalender dieses Engagement 2015 zulässt: «Ich bin meinem Team Sahara Force India sehr dankbar für die Freigabe. Das ist nicht selbstverständlich. Jetzt ist es an mir, hart zu arbeiten,

um beiden Engagements gerecht zu werden.»

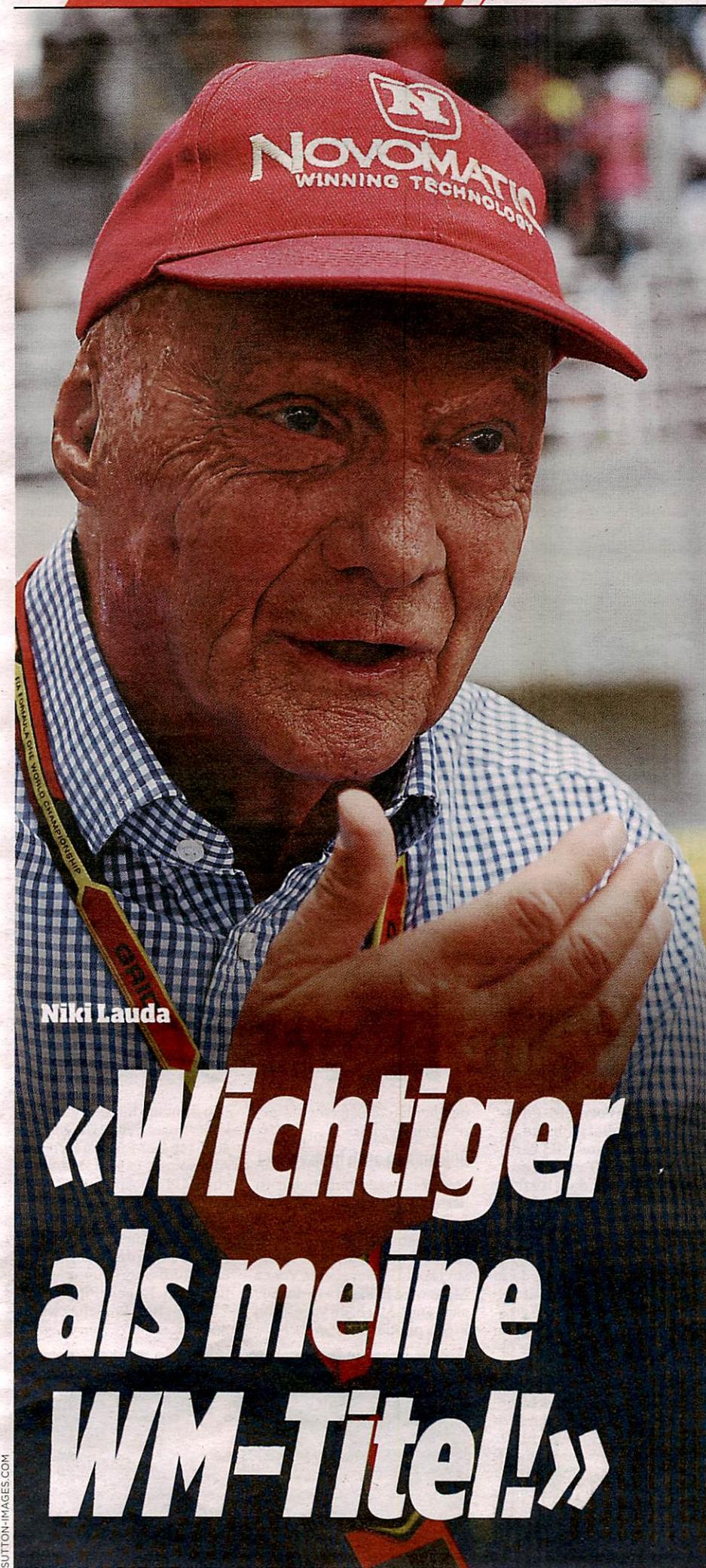
Hülkenberg auch in Spa dabei

Der 27-jährige Emmericher ist der erste Fahrer seit Sébastien Bourdais (2009), der während seiner aktiven Formel-1-Karriere bei dem berühmten Langstreckenklassiker startet. Vor Le Mans wird Hülkenberg den 919 auch am 2. Mai beim WEC-Lauf in Spa pilotieren.

In diversen Medien wird spekuliert, dass neben Hülkenberg auch seine FI-Rivalen Fernando Alonso und Jenson Button um ein LMP1-Cockpit für 2015 buhlen. Buttons Management hat von Audi offiziell eine Absage erhalten. Auch Ferrari-Star Alonso ist bei den Ingolstädtern laut Audi-Sport-Kommunikationschef Jürgen Pippig kein Thema. Bei Porsche wären noch zwei Plätze frei. ♦ AW



Hülkenberg: Sitzprobe im Strassen-Porsche für den Neuzugang



Niki Lauda

«Wichtiger als meine WM-Titel!»

Von HEINZ PRÜLLER und PETER HAAB

Nach vier mageren Jahren mit wenig Erfolgserlebnissen haben Chairman Niki Lauda und sein österreichischer Landsmann Toto Wolff das Mercedes-Team zum Fahrer- und Team-WM-Titel geführt. Lauda im Interview über den neuen Weltmeister Lewis Hamilton, Spannungen im Team und die Aussichten für die Saison 2015.

Niki, weisst du eigentlich, wie viele WM-Titel du jetzt schon gewonnen hast?

NIKI LAUDA: Als Fahrer drei. Aber mit der Konstrukteurs-WM für Mercedes und dem WM-Titel von Lewis Hamilton sind es jetzt schon insgesamt zehn.

Na, servus. Aber die Konstrukteurstitel habe ich früher nie gezählt, die waren für mich nicht von Bedeutung. Darum freut es mich besonders, dass wir jetzt mit Mercedes gemeinsam die Team-Weltmeisterschaft so überlegen gewonnen haben.

Wie gewichst du all diese Erfolge persönlich?

Für mich persönlich sind die Erfolge mit Mercedes in dieser Saison noch viel wichtiger als meine drei WM-Titel! Ich lebe heute, denke an heute und morgen, aber nicht an gestern. Was kann ich mit den alten Geschichten, wenn wir heuer alles gewonnen haben.

Das Stallduell hat fasziniert, was zwischen Nico Rosberg und Lewis Hamilton anders als 1984 bei McLaren zwischen dir und Alain Prost?

Das kann man nicht vergleichen. Ich habe einfach versucht, meine Erfahrung von damals einzubringen. Ich habe immer das Team über alles gestellt. Das Ziel konnte nur sein, das grosse Ziel gemeinsam zu erreichen. Schritt für Schritt. Das ist uns recht gut gelungen. Nur nach Spa war es eine Zeitlang etwas kritisch.

Spa war also die ganz kritische Phase, aber was war der schönste Moment des Jahres?

In Sotschi den Titel bei den Konstrukteuren zu gewinnen. Das war für mich als Verantwortlicher des Mercedes-Formel-1-Teams die grössere Aufgabe, als selber zu fahren. Als Rennfahrer bist du immer Egoist. Da gibt es auch keine Freunde, sondern nur immer Sieger und Verlierer. Jetzt aber hiess es für mich, das Team zu motivieren, die Mannschaft zusammenhalten, sonst kannst du nichts gewinnen. Für mich also eine völlig neue Herausforderung. Aber die haben wir angenommen und gemeinsam gut gelöst. Alle 1500 Mitarbeiter unseres Formel-1-Teams in Brackley und Brixworth, die natürlich alle ihre verdienten Prämien kassieren.

Ihr habt wieder die witzigsten TV-Werbespots. Mit dem Dialog Hamilton-Rosberg im Auto. Oder dem Silberpfeil, der an die Box fährt und als Mercedes wieder rauskommt. Wie wichtig ist der WM-Titel für den Automobilhersteller Mercedes wirklich?

Ja, diese Werbung ist wirklich sehr gut. Das macht alles zusammen perfekt. Mercedes ist als Marke weltbekannt, da gibt es ja keine Diskussion. Ferrari natürlich auch, aber mehr im Bereich Sportwagen. Deshalb ist es für Mercedes wichtig, zu zeigen: Wir bauen Superautos für die Strasse, und gleichzeitig gewinnen wir in der Formel 1. Das war von Anfang an unser Ziel – und das wurde in dieser Saison ja auch erreicht.

Kannst du die wichtigsten Bauteile aufschlüsseln?

Wir haben alles richtig gemacht, die Konstrukteur-WM geholt, wir hatten mit Hamilton und Rosberg die richtigen Fahrer. Die beiden können bis auf die Tausendstelsekunde die genau gleiche Zeit fahren. Mit Toto Wolff haben wir den richtigen Teamchef, mit Paddy Lowe, den wir von McLaren geholt haben, und seiner Mannschaft die richtigen Techniker.

Und wie man praktisch jeden zweiten Sonntag gesehen hat, die richtigen Motoren?

Die waren ein ganz wichtiger Faktor. Der gesamte Antriebsstrang war jenes Element, mit dem wir uns klar von der Konkurrenz absetzen konnten. Unser Motorenchef Andy Cowell hat da einen sehr guten Job gemacht. Das kann man nicht vergleichen. Ich habe einfach versucht, meine Erfahrung von damals einzubringen.

Red Bull hat aus Geräuschmessungen hochgerechnet, dass Mercedes heuer mindestens 75 PS mehr hatte als die Konkurrenz. Ab wann warst du vom WM-Titel überzeugt?

An den WM-Titel denkst du nicht in erster Linie. Als ich diesen Job übernommen habe, war Mercedes auf Platz 5 der Konstrukteurswertung. Im Jahr darauf waren wir schon Zweiter und im dritten Jahr Erster. Das ist sogar schneller, als es Red Bull geschafft hat.

Red-Bull-Chef Didi Mateschitz sagte nach den vier WM-Titeln von Sebastian Vettel, dass der Formel 1 ein bisschen mehr Ausgeglichenheit gut täte.

Da hat Didi völlig recht gehabt. Und jetzt gewinnen halt wir!

Renault-Botschafter Alain Prost, dein ehemaliger McLaren-Teamkollege, hat vorausgesagt, dass die Mercedes-Dominanz in der Saison 2015 enden könnte.

Das kann im Moment noch keiner sagen. Es kommt drauf an, wie überall gearbeitet und weiterentwickelt wird.

Was sagst du zur Kritik, dass die Formel-1-Motoren des Jahrgangs 2014 viel zu leise sind?



Dass ein V6-Turbo viel leiser ist als ein Acht-Zylinder-Saugmotor weiss jeder. Ich wusste aber, dass diese Diskussion zu Saisonbeginn bald wieder verstummen würde.

Ein Thema, das zurzeit ebenfalls wieder heiss diskutiert wird, sind die dritten Autos für 2015.

Die Grundlage ist die, dass sich Bernie Ecclestone verpflichtet hat, immer mit zumindest zwanzig Autos anzutreten. Schrumpft diese Zahl auf unter achtzehn, müssen die drei oder vier grossen Teams ein drittes Auto einsetzen. Dazu haben sich Red Bull, Ferrari, McLaren und Mercedes in dem Abkommen mit Bernie Ecclestone und CVC Capitals, dem Rechteinhaber der Formel 1, verpflichtet.

Der Schatten, der über euer Triumphjahr fällt, waren die Unfälle von Michael Schumacher beim Skifahren und von Jules Bianchi beim Japan-GP: Wie gehst du mit diesen Schicksalsschlägen um?

Es gibt leider keine Möglichkeit, den Michael zu besuchen. Das hat seine Familie so entschieden, das muss man respektieren. Zu Bianchi: Jeder muss wissen, dass Rennfahren gefährlich ist. Auch wenn zwanzig Jahre lang vorher nichts Schlimmes mehr passiert ist. Aber zu glauben, dass es immer ohne Unfälle so weitergeht, ist naiv.

Wie lang läuft eigentlich dein Vertrag als Formel-1-Chairman von Mercedes?

Der dauert noch bis ins Jahr 2017.

Und deine Anteile am Weltmeisterteam bleiben ebenfalls unverändert?

Ja, die liegen immer noch bei zehn Prozent.

Habt ihr schon über eine Verlängerung nachgedacht, damit das Dreamteam sicher weiterhin zusammenbleibt?

Darüber gibt es jetzt im Moment keine Diskussionen. Das eilt im Moment auch nicht, weil

ich ja sowieso noch für drei Jahre einen Vertrag habe.

Dürfen die Formel-1-Fans hoffen, dass du auch weiterhin der TV-Experte beim deutschen Privatsender RTL bleibst?

Ja, dort mache ich auch sehr gern weiter. Ich hab mit RTL einen Vertrag bis ins Jahr 2016.

Im Gegensatz zu den Turbulenzen auf dem Transfermarkt ging es bei Mercedes ruhig und friedlich zu. Nach der Verlängerung mit Nico Rosberg, wann wird der Vertrag Lewis Hamiltons verlängert? Und für wie lang hat er überhaupt unterschrieben?

Lewis hat derzeit noch einen Vertrag bis 2015. Aber der wird schon demnächst verlängert. Wahrscheinlich noch vor Jahresende, denn wir haben schon vor einiger Zeit über grundsätzliche Dinge geredet. Lewis hat uns auch immer klar signalisiert, dass er bei uns bleiben möchte und deshalb mit keinem anderen Team verhandelt.

Wie weit ist bei Mercedes die Arbeit fürs neue Auto 2015?

Es gibt schon noch einiges zu tun. Denn wir haben die Weiterentwicklung auch in der Schlussphase dieser Saison nie gestoppt und uns total aufs Finale 2014 konzentriert. **Wen erwartest du als härtesten Mercedes-Gegner in der Saison 2015?**



«Warum soll Mercedes jetzt bestraft werden?»

NIKI LAUDA

Keine Ahnung. Es gibt neue Autos, viele neue Entwicklungen in allen Bereichen. Vor den ersten Testfahrten in Jerez und Barcelona kann man im Prinzip

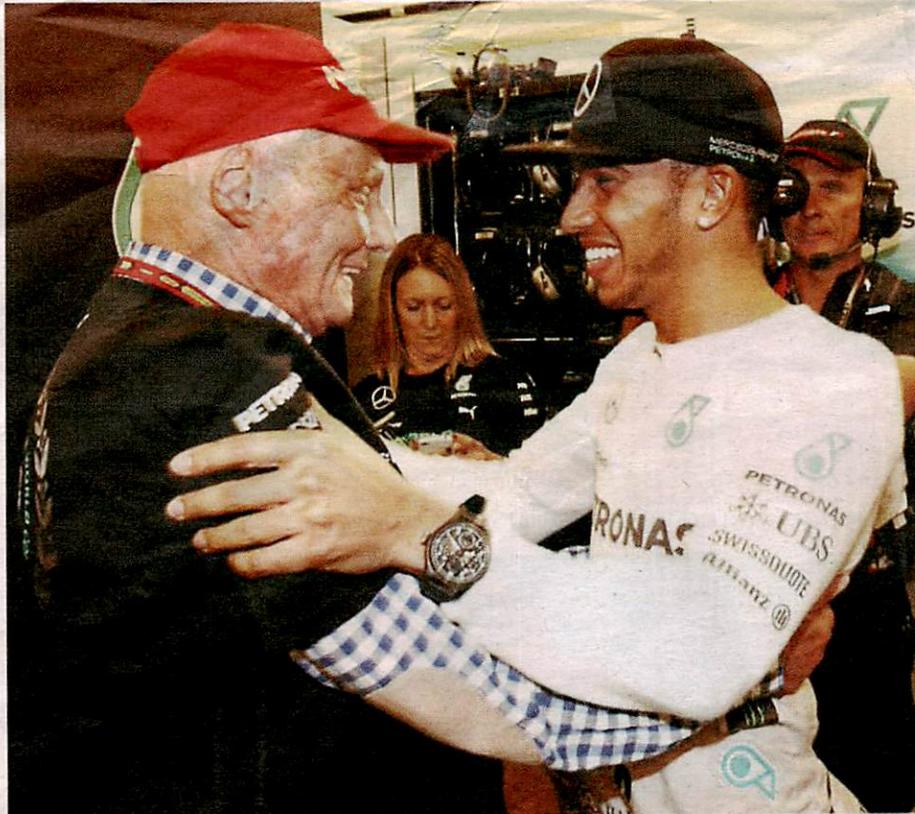
noch nichts sagen. Erst nach diesen Wintertestfahrten wissen wir, wie wir für die Saison 2015 aufgestellt sind. Stand jetzt sind Red Bull und Ferrari die grössten Gegner.

Wie kann Mercedes seine gigantische Überlegenheit von 2014 im nächsten Jahr hinüberretten?

Mit Kontinuität bei der Weiterentwicklung. Und wir müssen trotz den Folgen von 2014 weiterhin mit beiden Füßen auf dem Boden bleiben.

Warum sträubt sich Mercedes eigentlich dagegen, dass das Motorreglement nach den Wünschen von Renault und Ferrari etwas aufgeweicht wird?

Weil von vornherein jedem klar war, wie die Vorschriften lauten. Von der FIA gibt es ein ganz klares Reglement, inwiefern weit die Motoren im Verlauf von fünf Jahren weiterentwickelt werden dürfen. Diese Regel gibt es nun mal, und wir müssen uns alle dran halten.



Weltmeister-Macher: Lauda holte Hamilton zu Mercedes und trieb ihn zu mehr Professionalität



Rosberg-Kritiker: Nicht immer so nett wie hier zum Vize-Champion



Österreicher-Connection: Lauda empfahl Wolff als Haug-Ersatz



Teampayer: Lauda zog an allen Fäden und holte nach zwei Jahren mit Mercedes zwei F1-WM-Titel

Jeder kann 48 Prozent seines Motors ändern. Das ist ja fast die Hälfte. Damit müssten eigentlich alle hinkommen.

Was erwartest du nächstes Jahr von McLaren-Honda. Die haben beim ersten Test in Abu Dhabi ja nicht gut ausgesehen?

Das kann ich im Moment noch nicht beurteilen. Aber wir dürfen uns vom Abu-Dhabi-Test nicht täuschen lassen. Bei Honda wissen sie schon, was sie tun. Mehr wird man erst nach ein, zwei, drei Rennen wissen. Rätseln will ich nicht, das muss man sich in der nächsten Saison erst mal anschauen.

«Im nächsten Jahr ist Nico am Lewis dran.»

NIKI LAUDA

Wie beurteilst du den Sensations-Transfer von Vettel zu Ferrari?

Eine gute Sache. Gut für Vettel, gut für Ferrari. Ein vierfacher Weltmeister bei Ferrari, das ist wichtig für die Italiener. Also ich finde, es war eine gute Entscheidung.

Weil in der Rennszene der Leitsatz gilt: Keine noch so grosse Formel-1-Karriere wäre komplett, wenn man nicht irgendwann auch für Ferrari gefahren ist?

Ja, aber natürlich nur, wenn man gewinnt. Sonst ist es nix für ihn und Ferrari.

Wie siehst du die Formel-1-Saison 2014 generell im Rückspiegel?

Es war bestimmt eine der besten Formel-1-Saisons überhaupt. Der Zweikampf Hamilton gegen Rosberg, nicht nur in gleichen, sondern total identischen Autos, war wie Senna gegen Prost oder wie Lauda gegen Prost – bis zum letzten Rennen hat keiner gewusst, wie es ausgeht. Das waren aufregende und spannende Rennen wie schon lange nicht mehr. Wegen des finanziellen Aspekts müsste man den Bernie fragen. Und was die politischen Querelen

betrifft, war es wie schon immer in der Formel 1. **Wie kann man privaten Teams das Überleben sichern? Sollen die grossen Teams helfen, oder ist das das Problem von CVC und Ecclestone?**

Es gibt hundert Konzepte, die sich Bernie momentan alle überlegt. Es gibt Teams, die alles richtig machen wie Mercedes, Red Bull, Ferrari und McLaren. Es geht auch nicht um die kleinen Teams, sondern um jene, die Schulden machen. Die müssen sich sehr genau überlegen, wie sie da wieder rauskommen. Denn Einnahmen haben sie alle, aber sie geben einfach zu viel aus.

Welches Team hat dich 2014 am meisten überrascht?

Das war sicher Williams. Die haben sich im Vergleich zum Vorjahr enorm gesteigert und uns teilweise hart bedrängt. **Und wer sind deine Aufsteiger des Jahres bei den Fahrern?** Ganz klar Valtteri Bottas und Daniel Ricciardo.



1975: Überlegener Ferrari-Pilot und erstmals F1-Weltmeister



1976: Nach Ferrari-Defekt auf dem Nürburgring fast verbrannt



1984: Prost bei McLaren im WM-Duell um halben Punkt besiegt



2001/02: Als Jaguar-F1-Teamchef mangels Top-Budget und Top-Technik auf verlorenem Posten



Fünffacher Vater: Hier mit Söhnen Mathias (l.), der sich auch als Rennfahrer versuchte, und Lukas

Zur Person

Niki Lauda

Geburtstag 22. Februar 1949

Geburtsort Wien (A)

Herkunftsland Österreich

Beruf Kfz-Mechaniker, Verkehrspilot

KARRIERE/ERFOLGE FAHRER

- 1968 Bergrennen (Mini)
- 1969 Formel V (Kaiman)
- 1970 Formel 2 u. 3 (March), Sportwagen (Porsche)
- 1971/72 Formel 1 (March)
- 1973 Formel 1 (BRM, WM-17.), Sieger 24h Nürburgring (BMW)
- 1974 Formel 1 (Ferrari, 2 Siege, WM-4.)
- 1975 Formel 1 (Ferrari, 5 Siege, WM-1.)
- 1976 Formel 1 (Ferrari, 5 Siege, WM-2.)
- 1977 Formel 1 (Ferrari, 3 Siege, WM-1.)
- 1978 F1 (Brabham, 2 Siege, WM-4.)
- 1979 Formel 1 (Brabham, WM-14.)
- 1982 F1 (McLaren, 2 Siege, WM-5.)
- 1983 F1 (McLaren, WM-10.)
- 1984 F1 (McLaren, 5 Siege, WM-1.)
- 1985 F1 (McLaren, 1 Sieg, WM-10.)

KARRIERE MOTORSPORT-MANAGER

- 1993–95 Berater Ferrari
- 2001/02 Teamchef Jaguar F1
- seit 2012 F1-Aufsichtsratschef Mercedes
- seit 2013 Anteilseigner Mercedes GP

KARRIERE TV-FORMEL-1-EXPERTE

- seit 1996 RTL Television

KARRIERE UNTERNEHMER

- 1979 Gründung Lauda Air
- 1988 Erste Linienflüge Lauda Air
- 2000 Ausstieg bei Lauda Air (Übernahme durch Austrian Airlines)
- 2003 Gründung Niki Luftfahrt (erst «flyniki», dann «NIKI»)
- 2011 Verkauf aller NIKI-Anteile an Air Berlin, Verwaltungsratsmitglied Air Berlin

HOBBY

- Fliegen



Immer kritisch: Lauda stellt alles in Frage – meistens auch sich

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM

**MOTOR
SPORT**
aktuell

PACKT ALLES

Ein halbes Jahr lang **MOTORSPORT aktuell**
frei Haus plus Rucksack **GRATIS** dazu!



VAUDE Rucksack

Funktioneller Allroundrucksack:
gepolsterter Rücken, anatomisch
geformte und gepolsterte Schulterträger,
Bauchgurt, großes Hauptfach und viele
praktische Zusatzfächer und -taschen.
Farbe: Muddy/Black.

GRATIS

 VAUDE

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann. Vertrieb, Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschlip (Vorsetz), Heino Dahnkop, Dr. Michael Rathje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmer, AG Hamburg, HRB 95152.

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Gratis-Extra dazu ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Nach einem halben Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1253205
Ich zahle für das Halbjahresabo (25 Ausgaben) zzt. nur 43,- € (D) inkl. MwSt. und Versand. **Mein Geschenk, den VAUDE Rucksack**, erhalte ich nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich zusätzlich eine **Ausgabe GRATIS**. Nach Ablauf des ersten Bezugszeitraumes kann ich jederzeit kündigen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ Geburtsdatum _____ 19____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____ E-Mail _____

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dvp.de widerrufen.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte vorab eine **GRATIS-Ausgabe** dazu:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZ00000004985, 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@dvp.de

Datum _____ Unterschrift _____

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

Sebastian Vettels Debüt im Ferrari

Erste Ausfahrt in Fiorano



Historische Runden am 29. November 2014: Ex-Weltmeister Sebastian Vettel in Fiorano erstmals unterwegs im Cockpit eines Ferrari der jüngeren Generation

Von ELMAR BRÜMMER

In einem zwei Jahre alten Auto hat Sebastian Vettel seine ersten Teststrunden für Ferrari gedreht. Folgt ihm bald Adrian Newey von Red Bull Racing zur Scuderia?

Das Vergnügen war kurz. Es war nass, aber es war ganz auf der Seite von Sebastian Vettel. Zwanzig Minuten lang dauerte am letzten Samstag die erste Ausfahrt des Heppenheimers in einem Formel-1-Rennwagen von Ferrari. Es war jener F 2012, mit dem ihm Fernando Alonso beim dramatischen Saisonfinale 2012 in Interlagos fast den Titelhatrick vermasselt hatte. Einen neueren F1-Renner darf Vettel laut Reglement nicht vor Februar fahren, aber es ging darum, ein Gefühl zu bekommen. Für die firmeneigene Teststrecke in Fiorano, für Ferrari.

Vettel trug dabei einen weisen Helm mit italienischer Aufschrift: «Mein erster Tag bei Ferrari 29-11-2014.» Zuvor hatte er mit dem Strassensportwagen 458 Italia den 2.997 km kurzen Kurs abgefahren, der auch an Enzo Ferraris alter Firmenresi-

denz vorbeiführt. Dort, wo sich Michael Schumacher ein Fitnessstudio eingerichtet hatte, als die Formel 1 noch nach Belieben testen durfte und die Scuderia den Vorteil einer eigenen Strecke weidlich ausnutzen konnte.

Die nächsten Schritte in Richtung F1-Zukunft wird Vettel im Simulator in Maranello absolvieren. Die neue Hoffnung der Roten versteht immer noch nicht ganz, warum ihn Red Bull nach all den Jahren erst für die offiziellen Tests in Abu Dhabi freigegeben hatte, dann die Erlaubnis aber – wohl nach Einspruch von Adrian Newey – wieder zurückzog. Natürlich

blieb der 27-Jährige nach dem Finalrennen 2014 dennoch auf der Wüsteninsel Yas, mischte sich in Zivil unter die Beobachter in der Ferrari-Box und hörte den Funkverkehr mit. Bei Red Bull soll es tatsächlich ein paar Kleingeister gegeben haben, die selbst das als Vertragsverstoss werten wollten. In Momenten wie diesen wird einem klar, warum man bei der Formel 1 vom «Grand-Prix-Zirkus» spricht...

Teamchef fristlos gefeuert

In den ersten Augenschein Vettels platzte die Meldung aus Italien, dass Teamchef Marco Mattiacci auf Betreiben von Fiat-

Chef und Vettel-Fan Sergio Marchionne abgelöst wurde. Neuer starker Mann der vor einem kompletten Umbau stehenden Gestione Sportiva ist Maurizio Arrivabene. Über den schnell verbreiteten Namenswitz (übersetzt bedeutet Arrivabene so viel wie «gut ankommen») hinaus ist dieser zwar neu auf der Ferrari-Gehaltsliste, aber beileibe kein Unbekannter. Als Manager beim Tabakkonzern Philip Morris hat er jahrzehntelang die Sponsormassnahmen zwischen dem Team und der Marke Marlboro betreut und war die treibende Kraft hinter den legendären Skicamps in Madonna di Cam-

piglio. Eine ungewöhnliche, aber keine schlechte Wahl.

Arrivabene ist bestens mit den Ränkespielen im Konzern vertraut, kommt aber trotzdem als neutraler Aussenstehender. Vor allem aber bringt man dem Manager höchsten Respekt entgegen. Zu seinen ersten Aufgaben wird es gehören, einen starken sportlichen Leiter zu verpflichten und eventuell einen Technikkordinator.

Ross Brawn, gerade 60 geworden, galt als heisser Favorit für die Teamleitung. Doch der Brit wollte sich von Marchionne nicht dreinreden lassen, weshalb der Deal vorerst geplatzt ist. Jetzt muss der Nachfolger von Mattiacci (der Ferrari nach 15 Jahren umgehend verlassen musste, wohl auch, weil er als Montezemolo-Zögling gilt) schleunigst 60 neue Leute in die Rennmannschaft integrieren.

Und vielleicht streckt er auch bald schon seine Finger in Richtung Adrian Newey aus, der zwar alles in der Formel 1 mehrfach gewonnen hat, was es zu gewinnen gibt – aber immer nur gegen Ferrari, nicht mit der Scuderia. Das allein reicht Newey aber nicht als Anreiz. ♦



Vettel: In Zivil zu Ferrari bei Abu-Dhabi-Tests



Arrivabene: Ferraris nächster neuer Teamchef

Valtteri Bottas

Kampfansage nach Pirelli-Test

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Neben Daniel Ricciardo zählt Valtteri Bottas (25) zu den Gewinnern dieser Saison. Doch der Finne hat seinen Hunger noch längst nicht gestillt. Gegenüber MSa verriet er bei den Tests in Abu Dhabi: «Ich werde 2015 nochmals zulegen!»

WM-Vierter – mit 186 Zählern. Wer das Valtteri Bottas nach der niederschmetternden Saison 2013 (WM-17, 4 Punkte) am Anfang dieses Jahres prophezeit hätte, hätte vom stets gut gelaunten Finnen wohl nur ein müdes Lächeln geerntet. Doch Bottas hat bei Williams eine Traumsaison erlebt. Sechsmal stand er auf dem Podium, zweimal davon an zweiter Stelle. Viel hat nicht gefehlt, und der erste finnische Sieg seit Melbourne 2013 (Kimi Räikkönen) wäre Tatsache geworden.

Doch Bottas wäre nicht Bottas, wenn er seine Saison nicht auch kritisch betrachten würde. «Ich habe auch ein paar Chan-

cen verspielt, ich denke da an die Rennen in Japan und in den USA, wo ich jeweils von P3 gestartet bin, aber das gute Quali-Ergebnis im Rennen wegen Fehlern nicht wiederholen konnte.»

2016 schon bei Ferrari?

Wer glaubt, 2014 habe man den besten Bottas gesehen, täuscht sich. Der unkomplizierte Skandinavier warnt die Konkurrenz schon jetzt: «Ich werde weiter an mir arbeiten. Und ich kann mich noch in allen Bereichen verbessern. Vor allem am Start muss ich noch arbeiten. Da hatte ich immer wieder mal Probleme mit der Kupplung. Das muss ich abstellen. Und dann passieren solche Sachen wie in Suzuka oder Austin eben nicht mehr.»

Mit dieser Kampfansage ist auch klar, wohin Valtteri nächstes Jahr will: «Der erste Sieg ist natürlich mein Ziel. Und daran werde ich alles setzen. Wie gesagt: Es gibt bei mir noch viel Verbesserungspotenzial.»

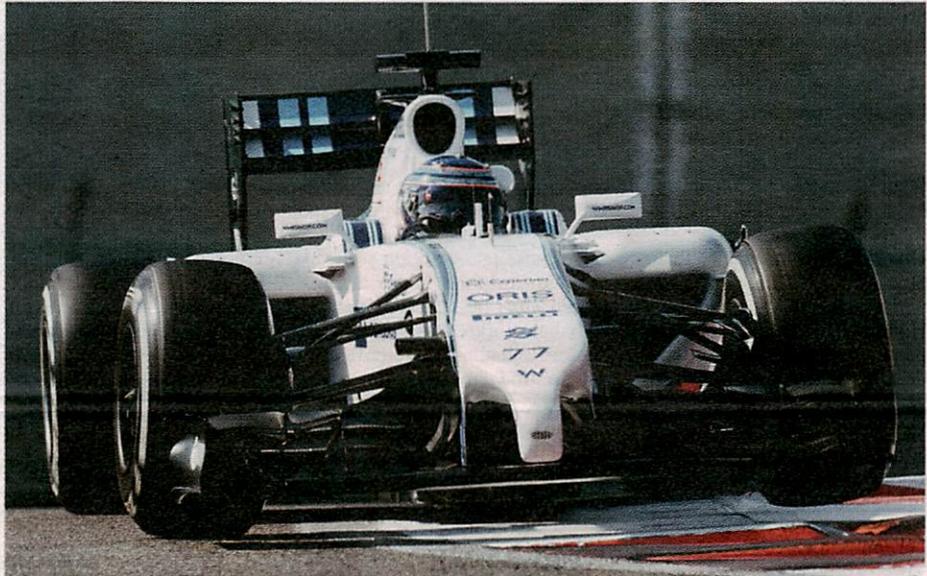
Bottas ist für gewöhnlich einer, der die Dinge im Leben von der positiven Seite sieht. Und

nach dem Reifentest in Abu Dhabi ist diese Zuversicht noch grösser geworden. «Die neuen Pirellis sind interessant», meint Bottas und lacht spitzbübisch. «Sie gefallen mir. Sie haben mehr Grip, und sie sind kon-

stanter. Das kommt meinem Fahrstil entgegen.»

Bottas wird schon jetzt mit Ferrari in Verbindung gebracht. Für 2016, wenn sein Landsmann Kimi Räikkönen wohl den verdienten Formel-1-Ruhestand

antritt. «Darüber mache ich mir noch keine Gedanken», winkt Bottas ab. «Für mich geht es jetzt nur darum, mit Williams nochmals einen Schritt nach vorne zu machen. Und ich bin überzeugt, das schaffen wir!» ♦



Valtteri Bottas beim Pirelli-Test in Abu Dhabi: Die neuen Reifen sind konstanter und haben mehr Grip

ANZEIGE

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. Amazon.de Geschenkkarte



2. JET Tankgutschein



3. Media Markt Gutschein

Onlinebestellung: www.motorsport-aktuell.com/abo

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

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

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

Abu-Dhabi-Test - McLaren-Honda

Nur 5 Runden an 2 Tagen

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Am Einsatz mangelte es nicht. Mechaniker und Ingenieure schraubten und füttelten fast drei Tage am Stück, damit der neue McLaren-Honda seine ersten Schritte macht. Doch viele Daten nahm die neue britisch-japanische Allianz nicht mit aus Abu Dhabi. Zu mehr als ein paar Systemchecks reichte es beim ersten ernsten Test nicht.

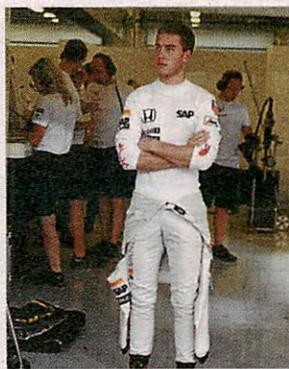
Um 15.10 Uhr, mehr als sechs Stunden nach Trainingsbeginn, war es soweit. Der McLaren-Honda verliess seinen Garagenplatz – für eine Installationsrunde. Diesen Augenblick hielt sogar Jos Verstappen einige Meter weiter unten an der Toro-Rosso-Box mit seinem Handy fest. Als der Chrompfeil an ihm vorbeirrte, meinte Jos: «Der Sound ist schon mal besser als bei den anderen. Der Honda-Turbo klingt kerniger.»

Jos hat selber eine Honda-Vergangenheit. Und an die erinnert er sich gerne. 1999 hatten ihn die Japaner für ein reinrassiges Werksteam unter Vertrag. Das damals schneeweisse Auto war «etwas vom Besten, was ich je gefahren bin», sagt Jos. «Tim Densham war damals eine der wichtigsten Figuren. Er hat später Alonso bei Renault zu zwei WM-Titeln geführt.»

Doch dem Honda-Projekt ging die Luft aus. «Leider», seufzt Verstappen, «mit diesem Auto wäre meine Karriere anders verlaufen. Ich erinnere mich noch an unseren ersten Test. Das war auf einem Flugplatz. Irgendwo in Italien. Es war neblig. Du hast keine zehn



McLaren-Honda-Führungsduo: Eric Boullier und Yasuhisa Arai



Kaum Fahrpraxis: Vandoorne

Meter gesehen. Und ich sollte mit dem Auto rauf und runter fahren. Um etwas bessere Sicht zu haben, parkten wir am Rande der Rollbahn unseren Mietwagen und machten dessen Scheinwerfer an. Trotzdem musste ich mich ständig an der weissen Linie in der Mitte der Strasse orientieren. Und jedes Mal,

Nur ein paar Kisten mit der Aufschrift «Mercedes» in einer Nachbargarage erinnerten noch an den alten Motorenpartner. Doch so perfektionistisch die Vorbereitung auch war, viel zum Fahren kam Testpilot Stoffel Vandoorne nicht. «Fünf Runden in 18 Stunden – das ist Ferien für Rennfahrer.»



«Wir haben unser Ziel bei diesem Test verfehlt.»

ERIC BOULLIER

wenn ich die Scheinwerfer sah, wusste ich, jetzt muss ich bremsen und wenden.»

Lieber in Abu Dhabi als in Jerez

Von einem solch abenteuerlichen Test konnte in Abu Dhabi nicht die Rede sein. McLaren und Honda bereiteten alles akribisch vor. Sogar die Teamkleidung passte vom ersten Tag an.

Teamchef Eric Boullier machte am ersten Tag gute Miene zum bösen Spiel. «Mir ist lieber, dass diese Probleme hier auftreten als dann in Jerez.»

Konkret wollte der ehemalige Dams-Ingenieur nicht werden. Es gäbe Probleme mit der Elektronik, meinte er. Wobei sich die Pannen am ersten Tag von denen am zweiten unterschieden. «Elektronik ist kompliziert. Du löst ein Problem, da taucht an einem anderen Ort ein neues auf.»

Auch Hondas oberster Motorsportchef Yasuhisa Arai liess sich äusserlich nichts anmerken und lächelte in die Kameras. Die anderen Teams hätten bei den Tests Anfang dieses Jahres auch Probleme gehabt, meinte der Japaner. Doch wirklich happy konnte er nicht sein. Fünf

Installationsrunden an zwei Tagen, wobei der letzte Umlauf mit einem totalen Blackout aller Systeme mitten auf der Piste endet, verheissen nichts Gutes. Fazit nach Abu Dhabi: In den nächsten zwei Monaten wird in der japanischen Motorsportzentrale von Honda kein Licht mehr ausgehen. Wenn es Ende Januar in Jerez wieder solche Probleme gibt, brennt der Baum lichterloh.

Dass die Zeiten, wären welche zustande gekommen, keine Aussagekraft haben würden, war von Anfang an klar. Für den Test in Abu Dhabi (und das in der Woche zuvor stattgefunden Roll-out in Silverstone) musste das McLaren-Chassis nämlich modifiziert werden. Allerdings nicht von Grund auf. Die Struktur sei unangetastet geblieben, bestätigt Boullier. «Aber wir mussten Kompromisse eingehen. Einige Komponenten wie Kühler oder Batterieteile sind nicht dort, wo sie 2015 im Auto sein werden. Diese Handicaps hätten den MP4-29H/1X1 sowieso eingebremst.»

Auch von der reinen Motorenseite habe die Spezifikation, die in Abu Dhabi im Heck des McLaren schlummerte, nicht

viel mit der zu tun, die dann in Melbourne beim Saisonauftakt 2015 zum Einsatz kommen soll, meinte Arai-san. «Wir haben noch ein grosses Entwicklungsprogramm vor uns.»

Das bestätigte auch Boullier am Ende von Tag 2: «Wir jagen den Problemen hinterher. Und wir haben unsere Zielvorgabe bei diesem Test klar verfehlt.»

Fluch und Segen zugleich

Für McLaren ist die Partnerschaft mit Honda Fluch und Segen zugleich. Denn eines ist klar: Ohne Mercedes geht McLaren eine wichtige Konstante verloren. Doch Boullier versucht vor allem den zweiten Aspekt hervorstreichend. «Bisher waren wir Kunde von Mercedes. Jetzt sind wir Partner von Honda. Das heisst: Die Zusammenarbeit ist viel enger. Wir haben Einfluss auf das Design der Power-Unit. Das eröffnet neue Möglichkeiten.»

Der Franzose geht sogar noch einen Schritt weiter und sagt: «Um in der modernen Formel 1 vorne mitzumischen, brauchst du eine Zusammenarbeit mit einem Werk. Die Technik ist so komplex geworden. Nur wenn du Einfluss darauf hast, wirst du auch Erfolg haben.»

Boulliers Aussage ist nicht aus der Luft gegriffen. Mercedes hat 2014 vorgemacht, wie es geht. Und obwohl ein Kundenteam wie Williams des Öfteren seine Klasse aufblitzen liess – ganz an das Werksteam heran wird es Williams wohl nie schaffen. Deshalb blieb McLaren gar keine andere Wahl. Mit Honda hat man sich für einen exklusiven Partner und eine glorreiche Vergangenheit (siehe rechts) entschieden. Doch der Weg zurück ist steinig. ♦



Einer der ganz seltenen Momente bei den Testfahrten in Abu Dhabi: Test- und Ersatzfahrer Stoffel Vandoorne darf auf eine Installationsrunde gehen

Honda

Das Ziel heisst Siege und Titel

Honda hat eine bewegte Vergangenheit in der Formel 1. Und sie war längst nicht immer von Erfolg gekrönt. Die beste Zeit erlebten die Japaner mit McLaren. An diese Ära wollen beide anknüpfen.

Yasuhisa Arai ist ein Honda-Mann durch und durch. Der Honda-Sportchef hat schon die glorreichen Tage mit McLaren Ende der Achtziger-, Anfang der Neunzigerjahre miterlebt. Und an diese Zeit will der umtriebige Japaner ab 2015 anknüpfen. Das Ziel ist klar formuliert: Siege sollen her. Und damit auch der WM-Titel, dem Honda seit 1991 und McLaren seit 2008 hinterherjagt.

Honda schrieb in den Sechzigerjahren sein erstes Kapitel in der Formel 1. Mit dem RA271 debütierte man am Nürburgring 1964, wobei die Zahl 271 für die damals gemessene Höchstgeschwindigkeit des ersten Formel-1-Renners «Made in Japan» steht. Ein Jahr später, in Mexiko, gewannen die Asiaten überraschend mit Richie Ginther ihr erstes Rennen. Alles sah vielversprechend aus. Doch Honda schaffte es nicht, im Konzert der Grossen mitzuspielen, auch nicht 1967 mit Ex-Ferrari-Weltmeister John Surtees.

Nach dem tödlichen Unfall von Jo Schlesser 1968 in Rouen, der in seinem Magnesium-Honda qualvoll verbrannte, zogen sich die Japaner zurück.

1983 dann die Rückkehr beim hinterher fahrenden Spirit-Team. Doch die Briten waren nur Versuchslabor. Honda hatte mit Williams bereits ein Abkommen unterzeichnet. Und

noch im selben Jahr fauchte ihr Turbo im Williams-Heck.

Bis einschliesslich 1987 war man Partner von Williams (und von 1987–1988 bei Lotus). Dann kam der Wechsel zu McLaren. Und die erfolgreichste Zeit. 44 Grand-Prix-Siege heimste man bis 1992 ein. Danach zog man sich werkseitig zurück. Mit der Tochterfirma Mugen blieb man der Formel 1 bis 2000 erhalten.

Honda wollte immer zurück

Im selben Jahr kehrte Honda als Exklusivpartner von BAR werkseitig zurück. Doch der Erfolg liess lange auf sich warten. Ein GP-Sieg (Button 2006 in Ungarn) war eine magere Ausbeute. Im Dezember 2008 zogen die Japaner dann erneut den Stecker. Ross Brawn übernahm das Team und wurde 2009 mit Mercedes-Motoren (und Honda-Geldern!) Weltmeister.

Die dritte Rückkehr der Japaner ist erneut ein Exklusivabkommen, nun mit McLaren. Doch was macht Honda diesmal anders, damit man nicht wieder Schiffbruch erleidet? «Wir wollten immer zurück in die Formel 1», erklärt Yasuhisa Arai. «Und dieses Reglement erlaubt es uns nun. Es passt besser in unsere Firmenphilosophie. Honda hat schon viele Hybridsysteme entwickelt. Downsizing, direkte Einspritzung etc. sind alles Sachen, in denen sich Honda in den letzten Jahren einen Namen gemacht hat.»

Die Operation «WM-Titel mit McLaren» wird übrigens aus Japan gelenkt. In Milton Keynes wurde eine Honda-Zweigstelle aufgebaut. Diese diene aber vor allem dazu, die Motoren nochmals zu checken, so Arai. ♦ CE

Pascal Wehrlein

Brutal am Gas

DTM-Pilot Pascal Wehrlein (20) durfte in Abu Dhabi im Weltmeisterauto Platz nehmen. Und fuhr auf Anhieb die absolute Bestzeit.

Pascal Wehrlein redet nicht lange um den heissen Brei: «Wenn du einmal im Formel 1 gesessen bist, willst du nichts anderes mehr machen.»

Der 20-Jährige aus Sigmaringen hatte allen Grund, zufrieden zu sein. Wie schon nach seinem ersten Proberitt in Portimão, als er in einem zwei Jahre alten Mercedes ausrückte, hörte man aus dem Stern-Lager auch in Abu Dhabi nur Gutes über den DTM-Laufsieger. Wehrlein selbst genoss die Fahrt im Weltmeister-, genau genommen im Ersatzauto. Obwohl er zugibt, dass er eine Ein-



Schnellster: DTM-Pilot Pascal Wehrlein im Weltmeisterauto

gewöhnungsphase brauchte. «Der Motor hat so viel Drehmoment, das Teil schiebt gewaltig aus den Kurven heraus. Ich hatte mir am Anfang die Hinterreifen ruiniert. Das war mit dem V8-Motor ganz anders.»

Der Unterschied beim Beschleunigen sei enorm, meinte Wehrlein. Das alte Auto habe zwar über mehr Abtrieb verfügt, sei aber einfacher zu kon-

trollieren gewesen. «Der 14er-Mercedes ist brutal am Gas.»

Über die Zukunft (99% DTM) will sich Pascal, der seit Anfang des Jahres mit FI-Simulatorarbeit beschäftigt ist, nicht äussern. Der Plan, ihn in der GP2 unterzubringen, ist vom Tisch. Sonst hätte Pascal in Abu Dhabi beim Nachwuchs testen müssen. «Wenn du's genau wissen willst, frag Toto (Wolff).» ♦ CE

Marcus Ericsson

Erste Inputs aus Kumla

Sauber hat die schlechteste Saison abgehakt. Beim Test in Abu Dhabi drehte Bezahlfahrer Marcus Ericsson 207 problemlose Runden.

1150 Kilometer an zwei Tagen – darauf lässt sich aufbauen. Marcus Ericsson ist mit seinem Einstand bei Sauber zufrieden. Es

habe keine grösseren Probleme gegeben. «Und ich konnte sogar schon Inputs geben und gewisse Dinge für 2015 aussortieren.»

Der Mann aus Kumla in Schweden kam von Caterham. Und durfte deshalb bei Sauber testen, weil sein Vertrag vorzeitig aufgelöst wurde. Anders Felipe Nasr. Ericssons Teamkolle-

ge stand in Abu Dhabi noch nicht zur Verfügung. Der Brasilianer spulte brav seine Runden für seinen bisherigen Rennstall Williams ab. «Natürlich hätte ich hier gerne für Sauber geprobt. Aber wichtig war, dass ich überhaupt fahren konnte.»

Die beiden werden sich im Dezember in der Sauber-Fabrik in Hinwil über den Weg laufen. Ericsson war bereits dort und schwärmt: «Alles vom Feinsten. Kein Vergleich zu Caterham.»

Dass die ehemaligen GP2-Rennsieger vor einem schwierigen Jahr stehen, wissen sie. Ericsson, bisher mit Renault-Power unterwegs, meinte in Abu Dhabi: «Der Ferrari-Motor ist nicht viel anders.» Ob das ein gutes Omen ist? ♦ CE



Gelungener Einstand: Marcus Ericsson testete erstmals für Sauber



Die glorreichste McLaren-Honda-Zeit: 1988 mit Senna und Prost



Auch das noch: Am zweiten Tag gab es ein komplettes Blackout

TESTZEITEN / Abu Dhabi

Fahrer (Nat.)	Auto	1. Tag	2. Tag	Bestzeit
1. Pascal Wehrlein (D)	Mercedes F1W05	-	1:42,624 (96)	1:42,624
2. Raffaele Marciello (I)	Ferrari F14 T	-	1:43,208 (91)	1:43,208
3. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	1:43,396 (80)	-	1:43,396
4. Max Verstappen (NL)	Toro-Rosso-Renault STR9	1:47,194 (55)	1:43,763 (78)	1:43,763
5. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	1:43,888 (81)	-	1:43,888
6. Nico Rosberg (D)	Mercedes F1W05	1:44,512 (114)	-	1:44,512
7. Jolyon Palmer (GB)	Force-India-MercedesVJM07	1:44,516 (37)	-	1:44,516
8. Marcus Ericsson (S)	Sauber-Ferrari C33	1:46,253 (95)	1:44,551 (112)	1:44,551
9. Will Stevens (GB)	Caterham-Renault CT04	1:45,436 (102)	1:44,888 (76)	1:44,888
10. Richard Goddard (AUS)	Force-India-MercedesVJM07	-	1:44,944 (89)	1:44,944
11. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	-	1:45,151 (88)	1:45,151
12. Carlos Sainz jr. (E)	Red-Bull-Renault RB10	1:45,339 (100)	-	1:45,339
13. Felipe Nasr (BR)	Williams-Mercedes FW36	-	1:45,937 (83)	1:45,937
14. Charles Pic (F)	Lotus-Renault E22	1:46,167 (89)	-	1:46,167
15. Alex Lynn (GB)	Lotus-Renault E22	-	1:46,168 (52)	1:46,168
16. Esteban Ocon (F)	Lotus-Renault E22	-	1:47,013 (34)	1:47,013
17. Stoffel Vandoorne (B)	McLaren-Honda MP4-29H/1x1	keine Zeit (3)	keine Zeit (2)	keine Zeit

Max Verstappen

Rookie leicht eingebremst

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Toro-Rosso-Neuling Max Verstappen (17) kam in Abu Dhabi weniger zum Testen als erhofft. Ein Crash und ein Motorschaden bremsen den Niederländer ein.

Fahren, fahren, fahren. Für Max Verstappen (17) zählt jeder Kilometer. Deshalb war auch von Anfang an klar, dass der Sohn von Ex-F1-Pilot Jos Verstappen an beiden Tagen in Abu Dhabi im Toro-Rosso-Cockpit sitzt. Ganz nach Plan lief es für den jungen Niederländer jedoch nicht. Vor allem am ersten Tag, als er nach wenigen Runden in Turn 19 in der Leitschnecke steckte. Weh tat sich der Formel-3-Gesamtdritte dabei nicht. Aber die Mechaniker mussten eine Extraschicht einlegen. «War nicht mein Fehler», meinte Max, als er mit hochrotem Kopf aus dem Streckenfahrzeug stieg, «vorne rechts ist etwas an der Aufhängung gebrochen. Das Auto bog unerwartet ab.»

Verstappen spülte den Ärger mit einem Red Bull runter. Am Nachmittag sass er wieder an seinem Arbeitsplatz. Der Rookie geht dabei erstaunlich routiniert ans Werk. Und er wird stets von seinem Vater Jos begleitet. Allerdings hält sich der ehemalige Teamkollege von Michael Schumacher diskret zurück. «Wichtig ist, dass er die Zeit kriegt, sich richtig vorzubereiten», meint Verstappen sr. «Aber da mache ich mir keine Sorgen. Da ist er bei Red Bull gut aufgehoben.»

Ratschläge braucht Max keine. «Die junge Fahrergeneration ist viel reifer, als wir es waren», sagt Jos, «ich bin damals ins Auto gestiegen und habe bei jedem Test und in jedem Training versucht, voll zu fahren. Mir waren die Zeiten damals wichtig. Heute ist das anders.



Verstappen: Schuldlos gecrasht

Heute geht es darum, alle Zusammenhänge zu verstehen. Auf den Punkt bringen muss er es dann erst in Melbourne.»

Verstappen spulte an zwei Tagen 133 Runden ab. «Weniger als erhofft», so Jos. Am Mittwoch bremsste ihn ein Motorschaden ein. Sein F1-Konto weist inzwischen rund 1500 Kilometer auf. Im Dezember wird vermutlich noch ein Test dazu kommen - in einem zwei Jahre alten Auto. Danach wird Max erst wieder bei den offiziellen Testfahrten Ende Januar in Jerez ins Cockpit steigen.

Zwei Rookies bei Toro Rosso

An seiner Seite wird dann Carlos Sainz jr. fahren. «El Matador 2» wurde am Freitag als Teamkollege bestätigt und am Montag (nach Redaktionsschluss) bei Servus-TV offiziell vorgestellt. Durch den Rost gefallen ist dafür GP3-Meister Alex Lynn. Der Brite wurde schon bei den Abu-Dhabi-Tests von Red Bull «freigestellt».

Lynn nutzte die Freigabe und testete am Mittwochnachmittag Lotus. Teamchef Federico Gastaldi erklärte den Blitzinsatz des Briten wie folgt: «Ein Anteilseigner von uns schwört auf Lynn. Deshalb testete unser Junior Ocon nur am Morgen.»

Wo die Reise für Lynn hingeht, ist offen. Sein nächster Einsatz: DTM-Sichtungstest von BMW in Jerez (2.-4.12.). ♦



Esteban Ocon

«Habe Formel 1 schon vermisst»

Formel-3-Europameister Ocon: Der Franzose ist die Speerspitze des Lotus-Juniorprogramms

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Formel-3-Europameister Esteban Ocon (18) hatte in Abu Dhabi ein strenges Programm. Zuerst durfte er im Lotus F1 ran, dann spulte er fleissig drei Tage in der GP2 für sein künftiges Team Dams Kilometer ab.

Stimmt es, dass du deine Kartkarriere mit 4 angefangen hast und mit 15 nicht ganz freiwillig aufhören musstest? ESTEBAN OCON: Ja. Ich bin mit 4½ zum ersten Mal im Kart gesessen. Mit 7 habe ich die ersten Rennen bestritten. Ich wurde mehrfach französischer Meister und Zweiter in der Worldseries. 2011 war Schluss mit Gokart. Weil ich zu gross geworden bin (Ocon ist 1,84 m gross, d. Red.). Ich hatte gegenüber anderen Fahrern Nachteile. Die konnten sich immer klein machen. Ich ragte wie eine Wand aus dem Kart hinaus. **Hat dich Lotus, das dich 2010 entdeckt hat, deshalb in den Automobilsport geholt?**

Ja, ein Jahr früher als ursprünglich geplant.

Du bist danach in den 2-Liter-Cup aufgestiegen. Ein Aufstieg mit Hindernissen.

Ja, ganz am Anfang war da dieser 2-Liter-Rookie-Test in Barcelona. 45 Konkurrenten waren eingeladen. Und ich habe das Auto in der zweiten Runde weggeschmissen. Das erste Jahr im Eurocup war dann ein Lernjahr. Das zweite Jahr war besser, auch wenn ich hin und wieder immer noch mit dem Auto zu kämpfen hatte. Aber ich habe immerhin ein paar Rennen gewonnen und wurde Dritter.

2014 bist du in die Formel 3 gekommen. Und hast auf Anhieb die Europameisterschaft gewonnen. Hast du damit gerechnet?

Nein, obwohl die Winterstests schon sehr vielversprechend waren. Aber dann lief es einfach fantastisch. Ich gewann neun Rennen und stand fünfzehn Mal auf der Pole-Position. Am Ende wurde ich Meister. Und das im ersten Jahr. Einzig mit meiner Pole-Sieg-Quote bin ich nicht zufrieden. Ich habe sechs Rennen aus der Hand gegeben.

Du hattest nach dem Moskau-Weekende, wo du alle drei Läufe gewonnen hast, auch einen Einbruch - vor allem in Spielberg. Was war passiert?

Das Weekend startete mit einer Pole. Doch dann ging alles schief. Crash mit Verstappen, zwei Fehler, und schon war das Alptraum-Weekend perfekt.

Hast du zu dem Zeitpunkt in der Meisterschaft plötzlich mehr Druck gespürt?

Nein, es war ein Wochenende, an dem nichts gepasst hat. Aber damit muss man als junger Fahrer auch umgehen können. Beim nächsten Rennen lief es dann schon wieder besser.

Wann hast du zum ersten Mal gehört, dass Max Verstappen, dein grosser Widersacher in der F3, in die F1 aufsteigen würde?

Das war nach dem Rennen am Nürburgring. Und ich finde es super, dass er das machen kann. Wenn er gute Leistung bringt, wirft das auch auf uns junge Fahrer ein gutes Licht.

Wie waren die Zweikämpfe mit ihm?

Hart. Er ist ein aggressiver Fahrer. Und Mitte der Saison, auf



Toro-Teamkollegen 2015: Max Verstappen (l.) und Carlos Sainz jr.



Lohn für harte Arbeit: Ocon im F1-Lotus beim Abu-Dhabi-Test



Ocon: Verdienter F3-Meister

den schnellen Strecken, hatte er den besseren Toppespeed. Da waren wir ihm unterlegen. Dafür waren wir auf kurvenreichen Pisten schneller.

Du hast dein erstes F3-Rennen ausgerechnet in den Strassen von Macau absolviert. Und warst auf Anhieb sauschnell. Bist du einer, der sich neue Strecken sofort einprägen kann?
Mag sein. Ich kannte auch Abu Dhabi nicht. Und ich kam ganz gut zurecht.
Ja, aber Abu Dhabi ist nicht Macau.

(Lacht.) Das stimmt. Es ärgert mich immer noch, dass ich damals den Motor abgewürgt hatte. Ich wäre locker in die Top 5 gefahren.

Im Oktober hast du in Valencia deinen ersten Formel-1-Test in einem 2012er-Lotus abgepult. In Abu Dhabi bist du zum ersten Mal am Freitag gefahren – plus noch eine Extraschicht am Mittwoch. Wie fühlt man sich da?
Ich habe vor Abu Dhabi gesagt, dass ich es kaum erwarten kann, wieder einzusteigen. Ich hatte es schon vermisst. Formel 1 fahren ist grossartig. Aber es macht mir auch Sorgen. **Du bist vor einem Jahr noch im 2-Liter-Renault gefahren.**

Ja, die Fahrer in der Formel 1 werden immer jünger und jünger. Aber das hat auch seinen Grund. Der Kartsport ist in den letzten Jahren immer professioneller geworden. Wir haben Datenaufzeichnung, längere Rennen, und die Reifen bauen ähnlich ab wie in den Rennserien, die ich jetzt gefahren bin. Wer heute in den Automobilrennsport umsteigt, ist viel besser vorbereitet als noch vor zehn Jahren.

Nächstes Jahr fährst du für Dams GP2.

Ja, ich denke schon. **Und 2016 dann Formel 1.**

(Überlegt lange.) Wenn alles weiter so geradlinig läuft – ja, vielleicht. Es wäre auf jeden Fall schön, wenn es so kommt. **Zu guter Letzt: Warum eigentlich Esteban? Und nicht Stéphane?**
(Lacht.) Ganz einfach: Meine Grosseltern stammen aus Malaga. Deshalb. ♦

Zur Person

Esteban Ocon

Geburtsdag 17. September 1996
Geburtsort Evreux (F)
Herkunftsland Frankreich

KARRIERE

2006–2011 Karting
2012 Formel Renault 2.0 Eurocup (14.), Alps (7.)
2013 Formel Renault 2.0 Eurocup (3.), NEC (12.), F3-GP Macau (10.)
2014 Formel-3-EM (Meister mit 9 Siegen), Formel Renault 3.5 (3 Rennen, 2 Punkte), 1. F1-Test mit Lotus

HOBBYS

Karting, Sport allgemein

GP2-/GP3-Test Abu Dhabi

Gasly macht alle platt

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der Franzose Pierre Gasly (Dams) fuhr bei den Abu Dhabi-Tests die Gegner in Grund und Boden. Testneuling Marvin Kirchhöfer haderte mit den Reifen.

Wenn Testfahrten ein Indiz für bevorstehende Rennjahre sind, dann wird der Titel in der GP2 2015 nur über einen Mann gehen: Pierre Gasly. Der Red-Bull-Junior war in Abu Dhabi an allen drei Tagen Schnellster. Und das mit einer erschreckenden Dominanz. Gasly fuhr bereits am ersten Tag als Einziger unter 1:49 min. Auch am zweiten Tag knackte keiner ausser dem Dams-Piloten diese Marke. Erst am dritten Tag bekam der Franzose in der 1:48er-Zone Konkurrenz, als Teamkollege Esteban Ocon (s. links) eine 1:48,789 min in den Asphalt stanzte. Doch Gasly liess das kalt. Er antwortete mit einer 1:48,231 min. Und war damit eine halbe Sekunde schneller als sein Landsmann.

Gasly und sein Team Dams scheinen (als eines der wenigen) den Trick mit den Reifen herausgefunden zu haben. Was dahinter steckt, will Gasly nicht verraten. Nur soviel: «Der Unterschied von meinem bisherigen Team Caterham zu Dams



Marvin Kirchhöfer: Mit GP2-Testdebüt bei Hilmer nicht ganz happy



Gasly: Immer ganz vorne



Sirotkin: Testende nach Crash

ist etwa so gross wie von der 2-zur 3.5-Liter-Formel.»

Obwohl für den Test an den Reifen nichts verändert wurde, geben sie (für die meisten anderen) weiter Rätsel auf. Daniel Abt probte mit GP2-Neuling Marvin Kirchhöfer für Hilmer, konnte aber die Zeiten, die er mit gebrauchten Reifen erzielt hatte, mit neuen Gummis nicht unterbieten. «Ich bin im letzten Jahr hier eine 1:49,0 min gefahren. Jetzt komme ich noch auf 1:50,0. Es ist wie verhext mit diesen Pneus.» Auch Kirchhöfer, dem ein guter Umstieg von der

GP3 in die GP2 gelang, schüttelte am Ende des Tages den Kopf: «Die Reifen sind kritisch und sicher der Schlüssel zum Erfolg.»

Einer übertrieb es auf der Jagd nach Gaslys Zeiten übrigens gewaltig: Sergey Sirotkin. Der Russe zerlegte am Freitag seinen Rapax-Dallara in der Mauer.

Ghioetto Schnellster in der GP3

Parallel zur GP2 testete auch die GP3. Schnellster war der Italiener Luca Ghioetto mit 1:55,134. Mehr zum Abschneiden der Deutschsprachigen lesen Sie in der Spalte rechts und unten. ♦

Christopher Mies

Versprechen eingelöst

Es war ein Jux, aber eine gute Erfahrung zugleich. GT-Spezialist Christopher Mies probierte in Abu Dhabi den GP3-Renner von Hilmer Motorsport aus.

Grosse Klappe, nichts dahinter? Von wegen. Christopher Mies hat in Abu Dhabi seine «Wette» mit Daniel Abt eingelöst und einen Tag lang im GP3-Boliden von Hilmer Motorsport Platz genommen. Und das Ergebnis liess sich sehen. Am Morgen Siebter, am Nachmittag Platz 20, wobei am Ende der Session wegen einer roten Flagge keine Verbesserung der Zeiten mehr möglich war.

«Spass hat's gemacht», meinte der 25-jährige Mies, der den Altersdurchschnitt gewaltig nach oben korrigierte. «Ausserdem», fügte er lachend hinzu, «habe ich jetzt gegenüber Formelfahrern viel mehr Achtung.»

Viel Erfahrung mit freistehenden Rädern hat Mies nicht nach Abu Dhabi gebracht. Leihkar-

ting in Kerpen ist das höchste der Gefühle. Entsprechend aufgeregt war der Düsseldorfer. «Ich bin um 22 Uhr ins Bett, hab' bis Mitternacht geschlafen und lag dann fünf Stunden wach.»

Die grösste Sorge galt der Fitness. «Ich hatte Bedenken, dass ich schon mittags ausgepowert bin.» Aber Mies hielt durch. Nacken und Oberarme waren soweit okay. «Im Brustkorb spür' ich ein Ziehen. Aber das kommt daher, dass die Kraft in den Armen nachgelassen hat und ich

es mit Kraft aus der Brust heraus kompensierte.»

Eindruck machte ihm vor allem die Lenkung und das Bremsen. Alles gehe viel direkter – und schneller. «Und der Kopf fliegt immer hin und her.»

Auf eine Steigerung verzichtete Mies vorläufig. «GP2 wäre mir eine Nummer zu gross», sagt er. Und Abt? Testet er jetzt den Audi R8? Daniel schüttelt den Kopf. «Habe ich schon. Und ich hatte schneller Feierabend, als ich wollte.» ♦ CE



Mies vs. Abt: Die beiden Freunde hatten eine coole Wette laufen

ZUM THEMA

GP2-/GP3-Test

»» **Zoel Amberg (GP2)** Der Schweizer sorgte am ersten Tag (bei Trident) für eine Unterbrechung, als er ohne Sprit stehen blieb, steigerte sich aber im Laufe der Tests. Und erzielte mit gebrauchten Reifen Zeiten, die er zuvor mit neuen gefahren war. Amberg zum Vergleich GP2/3.5: «Unterdurch hat der GP2 mehr Power. In schnellen Kurven ist das Worldseries-Auto stabiler.»

»» **René Binder (GP2)** Der Tiroler testete die ersten zwei Tage für Trident, den dritten für Hilmer. Der erste Tag war für Binder aufgrund einer Magen-Darm-Infektion nicht berauschend. Mit P7 und P5 am zweiten Tag war Binder zufrieden. Bei Hilmer (8./19.) «konnte ich die Reifen nicht zum idealen Zeitpunkt nutzen», so René.

»» **Ralph Boschung (GP3)** Der Fribourger wagte in Abu Dhabi den Sprung vom Formel Masters in die GP3 und schnitt verblüffend gut ab. Boschung fasste schnell Vertrauen und hinterliess auch bei Rennsimulationen einen tadellosen Eindruck. Teamchef Andreas Jenzer war begeistert. Boschung hat gute Chancen auf eine Saison im Schweizer Team.

»» **Marlon Stockinger (GP2)** Den Speed war sich der Filipino-Schweizer aus der Renault 3.5 gewohnt. Die Reifen bezeichnete er aber als «groses Rätsel». Da seien die Michelin-Gummis in der Worldseries einfacher zu verstehen. Ob MP Motorsport die endgültige GP2-Adresse für den Lotus-Protegee ist, ist noch offen.

»» **Simon Trummer (GP2)** Trummer kam erst am zweiten Tag zum Einsatz (bei Racing Engineering). Am letzten Tag stand er bei Trident auf dem Prüfstand. Der Berner war mit seinem Abschneiden nicht happy. «Ich hatte auf neuen Reifen keinen Grip», meinte er.

»» **Mathéo Tuscher (GP3)** Wenn er so weitermacht, zählt er 2015 zu den Titelanwärtern. Tuscher fuhr am ersten Tag auf alten Reifen auf P4. Tag 2 beendete er als Schnellster. Am dritten Tag fuhr er die drittbeste Zeit überhaupt. Der Jenzer-Pilot hat aber noch nicht genug: «Die Daten zeigen, wir haben noch mehr Luft nach oben.» ♦ CE

São Paulo

Erst Schock, dann Jubel



Endlich der erste Sieg: Die Fahrer Marc Lieb, Romain Dumas und Neel Jani (v.l.) feiern gemeinsam mit Porsche-LMP1-Leiter Fritz Enzinger (r.) auf dem Siegerpodest

Von GUSTAV BÜSING

Porsche holte beim Saisonfinale den ersten Sieg seit dem LMP1-Einstieg. Toyota holte im Finallauf, der von einem Horrorcrash Mark Webbers überschattet wurde, auch den Markentitel.

«Das könnte das beste Rennen dieser Saison werden», so Neel Jani am Freitag nach den beiden freien Trainings. 48 Stunden später durfte sich der Schweizer Porsche-Pilot bestätigen sehen. Nach grossem Kampf mit den bereits feststehenden Weltmeistern Sébastien Buemi und Anthony Davidson fuhr Jani im Porsche 919 Hybrid als Sieger über die Ziellinie. Das 6-Stunden-Rennen auf dem 4,309 Kilometer langen GP-Kurs von Interlagos bot alles, was das Herz des Motorsportfans begehrt: enge Duelle, Überraschungen, Dramen und ein neues Trio auf der obersten Stufe des Podests.

Das grösste Drama spielte sich in der Schlussphase des Rennens ab. Mark Webber im Porsche mit der Startnummer 20 kollidierte in der superschnellen Anfahrt auf die Start-Ziel-Gerade mit dem Ferrari 458 Italia von Privatfahrer Matteo Cressoni. Die TV-Kameras fingen zwar den brutalen Einschlag ein, nicht jedoch die Ent-

wicklung, die zum Unfall führte. Zur Erleichterung aller, vor allem aber der Porsche-Mannschaft, gab Webber noch aus dem Wrack über Funk erste Entwarnung. Aus dem Medical Center an der Strecke wurde der Australier anschliessend für Röntgenaufnahmen in ein Krankenhaus in São Paulo gebracht. Ein Untersuchungsergebnis lag bei Redaktionschluss noch nicht vor.

Auf Schock folgte Siegerjubel

Derweil feierte die erleichterte Porsche-Mannschaft um LMP1-Leiter Fritz Enzinger, Technikchef Alex Hitzinger und Teamchef Andreas Seidl den lang herbeigesehnten ersten Sieg für die Sportwagen-Rückkehrer durch das Trio Marc Lieb, Ro-

main Dumas und Neel Jani. Ein Erfolg, der sich spätestens mit den Plätzen 1 und 2 nach dem Qualifying angekündigt hatte und der den allseits erwarteten Gewinn der Herstellerwertung durch Toyota in den Hintergrund drängte.

Dass die dominierenden Sieger der letzten drei Rennen in São Paulo mit der zweiten Stufe des Treppchens vorliebnehmen mussten, lag auch an lokalen Gegebenheiten: zum einen die Höhenlage der anspruchsvollen Berg-und-Tal-Bahn von rund 800 Metern. Für Audis und Porsches Turbotriebwerke kein Problem, für den V8-Saugmotor von Toyota jedoch sehr wohl. «Wir verlieren hier durch die dünnere Luft rund 50 PS. Auch müssen wir unsere Boost-

Strategie umstellen», so Teampräsident Yoshiaki Kinoshita vor dem Rennen. Seine Prognose: «Wir werden Weltmeister, gewinnen aber nicht.»

Der andere Faktor von hohem Einfluss auf das Renngeschehen, war der neu aufgetragene Asphalt, dessen hohes Gripniveau schon die F1-Piloten vor ein paar Wochen gelobt hatten. Da der Grip nicht mit hohem Verschleiss erkaufte werden musste, sah Porsche erstmals die Chance, ohne zu viel Untersteuern und reduziertem Verschleiss Stints ohne Reifenabbau am Ende zu fahren. Auch für Audi lief es deutlich besser, obwohl der Versuch, Doppelstints zu fahren, misslang.

Damit waren die Voraussetzungen für ein spannendes

Rennen gegeben: Bis zur Halbzeit sah es nach einem klaren Porsche-Erfolg aus, doch ein Reifenschaden hinten rechts bei den späteren Siegern bedeutete in Runde 105 einen herben Rückschlag. Ärger traf es Mark Webber, Timo Bernhard und Brendon Hartley, deren Auto durch einen im Auspuffsystem vermuteten Defekt Leistung verlor. Ob die Zerstörungen nach Webbers Unfall noch eine genaue Analyse zulassen, muss sich zeigen.

Kristensens Podest-Abschied

In den zehn Runden nach der Übernahme des Lenkrads von Dumas gelang es Jani, mit «Runden, die mehr als Qualifying waren», mit vollem Tank und frischen Reifen am Toyota mit der Nummer 8 – unterwegs mit leerem Tank, aber alten Reifen – vorbeizukommen. Der eingesparte Reifenwechsel zum Schluss bedeutete «alles oder nichts». Doch Jani ist fest überzeugt, dass er selbst bei einem Neustart hinter dem Safety Car nach dem Webber-Unfall vorn geblieben wäre. So endete der Finallauf hinter dem Safety Car und machte alle glücklich: Porsche mit dem ersten Sieg, Toyota mit dem Herstellertitel und Audi mit dem Podestrang im letzten Rennen von Le-Mans-Legende Tom Kristensen. ♦



Totalschaden: Webbers Porsche-Wrack nach dem Crash



Abschied mit P3: Kristensen

LMP2-Klasse

GT-Klassen São Paulo

Doch noch Zlobin!

Porsche hier Verlierer

Kaum jemand hätte vor dem Finale damit gerechnet, dass sich die Gesamtführenden im G-Drive-Ligier noch die Butter vom Brot nehmen lassen. Zu überlegen der Bolide aus der neuen LMP2-Generation, zu abgebrüht das erfahrene Pilotentrio Roman Rusinov/Olivier Pla/Julian Canal.

Die Titelhoffnungen zerplatzten simultan mit einer Brems Scheibe am Ligier in Runde 42. Ab jetzt musste das Auto von Ex-Formel-1-Testfahrer Sergey Zlobin sowie seinen Teamkollegen Nicolas Minassian und Maurizio Mediani nur noch ins Ziel rollen, um den Titel für den Russen perfekt zu machen. Zwar kam man auch nicht problemlos durch, am Ende reichte es aber: Sieger wurde erneut der KCMG-Oreca von Matthew Howson, Richard Bradley und Alexandre Imperatori. ♦ MBR



LMP2-Champion: S. Zlobin

Von MICHAEL BRÄUTIGAM und GUSTAV BÜSING

Die Siege in beiden GT-Klassen gingen beim Saisonfinale an Aston Martin. Den letzten zu vergebenden Titel sicherte sich Ferrari.

Die Spannung vor dem Finale konzentrierte sich in den GT-Klassen auf den Titelkampf der Hersteller Ferrari und Porsche. Beide Fahrertitel sowie der Teamtitel in der GTE-Am-Klasse waren nach dem Rennen in Bahrain an die entsprechenden Ferrari- und Aston-Martin-Teams verteilt.

Weder die italienische noch die deutsche, sondern die britische Nobelmarke war es, die bereits im Qualifying die Pace setzte. Die Pole-Position ging sowohl in der GTE-Pro (Stefan Mücke/Darren Turner) als auch in der GTE-Am (Paul Dalla Lana/Christoffer Nygaard/Pedro Lamy) an eine Aston-Martin-Fahrerbesatzung.

Proton auf Gesamtrang 3

Der Rennverlauf in der GTE-Am-Klasse sah den beinahe üblichen Zweikampf um den Sieg zwischen dem von der Pole-Position



Zweikampf: Die Sieger Mücke/Turner im Clinch mit dem Weltmeister-Ferrari von Bruni/Vilander

gestarteten Aston Martin Nr. 98 und dem Schwesterauto mit der 95 von Kristian Poulsen, David Heinemeier-Hansson und Nicki Thiim. Letztere plagten sich dabei aber mit ungewohnt vielen Unwägbarkeiten herum. Eine Durchfahrtsstrafe, ein Dreher von Heinemeier-Hansson und ein Reifenschaden sorgten dafür, dass letztlich das Pole-Auto auch die Klasse gewann.

Der Proton-Porsche von Christian Ried, Klaus Bachler und Khaled Al-Qubaisi kam hinter dem Ferrari von Stephen

Wyatt, Michele Rugolo und Andrea Bertolini auf dem vierten Klassenrang ins Ziel – damit belegten sie am Ende den vor der Saison anvisierten dritten Platz in der Endabrechnung.

Im Titelkampf der GTE-Hersteller hätte Ferrari bei einem gleichzeitigen Doppelsieg von Porsche schon einen Totalausfall haben müssen, um die Weltmeisterschaft noch zu verlieren. Es entbrannte ein Dreikampf, in dem auch Porsche gut mitkämpfen und sogar führen konnte. Während sich abzeich-

nete, dass die Roten aus Maranello Zählbares und damit den Titel mitnehmen würden, wurde der Kampf um den Sieg nochmal spannend: Die Leader Mücke/Turner hätten kurz vor Schluss noch mal einen Tankstopp einlegen müssen – wäre nicht das Safety Car nach Webbers schwerem Crash (siehe LMP1-Bericht auf Seite 14) herausgekommen und bis zum Fallen der Zielflagge auch an der Spitze des Feldes geblieben. So blieb Pilet/Makowiecki im Porsche letztlich «nur» P2. ♦

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

São Paulo/BR: 30. November 2014; 8. Lauf zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 4,309 km
26 Teams gestartet, 20 gewertet, Wetter: trocken; Temperatur (Luft): 22 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (6)	14	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	249 Runden
2.	LMP1-H (6)	8	Davidson/Buemi	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+0,170
3.	LMP1-H (2)	1	Kristensen/Duval/Di Grassi	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1 Runde
4.	LMP1-H (6)	7	Wurz/Sarrazin/Conway	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+1 Runde
5.	LMP1-H (2)	2	Lotterer/Fässler/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+1 Runde
6.	LMP2	47	Howson/Bradley/Imperatori	KCMG/Oreca 03R – Nissan	Dunlop	+24 Runden
7.	GTE-Pro	97	Turner/Mücke	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+28 Runden
8.	GTE-Pro	92	Makowiecki/Pilet	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+28 Runden
9.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+28 Runden
10.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+29 Runden
11.	GTE-Pro	99	MacDowall/O'Young/Rees	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+29 Runden
12.	GTE-Pro	91	Bergmeister/Lietz	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+29 Runden
13.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Nygaard	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+30 Runden
14.	GTE-Am	95	Poulsen/Heinemeier-Hansson/Thiim	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+30 Runden
15.	GTE-Am	81	Wyatt/Rugolo/Bertolini	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+30 Runden
16.	GTE-Am	88	Ried/Bachler/Al Qubaisi	Proton Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+32 Runden
17.	GTE-Am	75	Perrodo/Collard/Vaxivière	Prospeed Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+32 Runden
18.	LMP1-L	13	Kraihamer/Belicchi/Leimer	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+35 Runden
19.	LMP1-L	12	Prost/Heidfeld/Beche	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+38 Runden
20.	LMP2	27	Zlobin/Minassian/Mediani	SMP Racing/Oreca 03R – Nissan	Michelin	+42 Runden
23.	GTE-Am	61	Fittipaldi/Pier Guidi/Segal	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+63 Runden
nicht klassiert						
	LMP1-H (6)	20	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+13 Runden
	GTE-Am	90	Roda/Ruberti/Cressoni	8 Star Motorsports/Ferrari F458 Italia	Michelin	+44 Runden
	LMP2	37	K. Ladygin/Shaitar/A. Ladygin	SMP Racing/Oreca 03R – Nissan	Michelin	+113 Runden
	LMP1-L	9	Kaffer/Auer	Lotus/CLM P1/01 – AER	Michelin	+189 Runden
	LMP2	26	Rusinov/Pla/Canal	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+208 Runden

Schnellste Runde: Lotterer (Audi), Runde 188, 1:18,367 (=197,9 km/h)
Internet: www.fiawec.com

ENDSTÄNDE WEC 2014

Fahrer LMP	
1.	Anthony Davidson 166
	Sébastien Buemi 166
3.	André Lotterer 127
	Benoît Tréluyer 127
	Marcel Fässler 127
6.	Marc Lieb 117
	Neel Jani 117
	Romain Dumas 117
9.	Lucas Di Grassi 117
	Tom Kristensen 117
11.	Alexander Wurz 116
	Stéphane Sarrazin 116
13.	Nicolas Lapierre 96

Hersteller LMP	
1.	Toyota 289
2.	Audi 244
3.	Porsche 193

Fahrer GT	
1.	Gianmaria Bruni 168
	Toni Vilander 168
3.	Frédéric Makowiecki 134,5
4.	Richard Lietz 111
5.	Patrick Pilet 108,5
6.	Stefan Mücke 102
	Darren Turner 102
8.	Jörg Bergmeister 99
9.	DaVIDe Rigon 94
	James Calado 94

Hersteller GT	
1.	Ferrari 288
2.	Porsche 262
3.	Aston Martin 232

DTM

Achter Mercedes ist fix

Von ARNO WESTER
und KLAUS-ECKHARD JOST

Mercedes-Benz hat am vergangenen Samstag in Stuttgart im Rahmen seines Fan-Festes «Stars & Cars» endlich das bestätigt, was die DTM-Dachorganisation ITR und die beiden Rivalen Audi und BMW schon seit der Saison 2013 erwartet haben: Den Einsatz eines achten AMG-C-Coupés, wie es ein Abkommen unter den drei beteiligten Herstellern vorsieht.

Wie MSA schon exklusiv berichtet hatte, wird dafür neben der DTM-Entwicklungsmanufaktur HWA AG und Mücke Motorsport ein drittes werksunterstütztes Team installiert. Allerdings eines, mit dem nur wenige gerechnet haben: Der französische Rennstall ART Grand Prix wird 2015 sein Debüt in der populärsten Tourenwagenserie Europas geben.

Die Truppe von Frédéric Vasseur und Nicolas Todt ist aber keinesfalls ein unbeschriebenes Blatt. Gemeinsam mit Mercedes feierte das Team aus dem französischen Burgund-Örtchen Villeneuve-la-Guyard unter dem früheren Namen AMS Formule in der Formel-3-Euroserie zwischen 2003 und 2010 insgesamt 78 Siege und dabei sechs Mal den Fahrertitel mit Jamie Green (2004), Lewis Ha-



Kämpfen 2015 mit acht Autos und in drei Teams: Die «Sternkrieger» von Mercedes in der DTM

milton (2005), Paul di Resta (2006), Romain Grosjean (2007), Nico Hülkenberg (2008) und Jules Bianchi (2009) sowie sieben Mal in Folge (2003–2009) die Team-Meisterschaft.

Hersteller-Test in Jerez

«Wir haben stets betont, dass wir die Anzahl unserer Fahrzeuge nur dann erhöhen wollen, wenn wir auch sicherstellen können, dass alle Autos gleich gut betreut werden können», erklärte Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff die Entscheidung, und betonte zudem, dass noch nicht ent-

schieden sei, ob die bisherigen sieben Piloten auch 2015 zum DTM-Fahrerkader der Schwaben gehören. Für das achte Cockpit kann sich ab Dienstag dieser Woche bei einem DTM-Junior-Test im spanischen Jerez ein weiterer Fahrer empfehlen. Nach MSA-Informationen erhalten Maximilian Götz (28/Uffenheim), Esteban Ocon (18), Charles Pic (24/beide Frankreich) und Felix Rosenqvist (23/Schweden) von Mercedes eine Chance, ihr Können unter Beweis zu stellen.

Auch Audi und BMW wollen an zwei der drei Testtage talentierte Nachwuchspiloten sich-

ten. Bei Audi werden dies Antonio Giovinazzi (20), Marco Mapelli (27/beide Italien), Alex Palau (17/Spanien), Dean Stone (24/Grossbritannien), Nicki Thiim (25/Dänemark) und Laurens Vanthoor (23/Belgien) sein. In einem BMW dürfen Samuel «Sam» Bird (27/Grossbritannien), Tom Blomqvist (21/Schweden), Robin Frijns (23/Niederlande), Jack Harvey (21), Alexander Lynn (21/beide Grossbritannien) sowie Richie Stanaway (23/Neuseeland) erstmals DTM-Luft schnuppern. Auch BMW-Werksfahrer Lucas Luhr wird erstmals im M4 unterwegs sein. ♦

NACHRICHTEN

TC3 statt WTCC in Macau 2015 dabei

WTCC/TC3 Wie MSA aus FIA-Kreisen erfuhr, soll bei der FIA-Weltratssitzung in Doha kommenden Freitag (5.12.) bestätigt werden, dass die WTCC 2015 ihr Saisonfinale nicht mehr in Macau austragen wird. Stattdessen wird die TC3 International Series nach Macau gehen, wobei sie dort sportlich dem boomenden GT-Rennen untergeordnet werden soll. In Sachen WTCC-Finale strebt man – auch wegen besserer Fernsehzeiten in Europa – ein Rennen im Nahen Osten an. Als Austragungsorte stehen Abu Dhabi, Bahrain, Dubai und Losail zur Diskussion.

Neuer Cup bricht alle Anmelde-Rekorde

Audi Sport TT Cup Mit Ablauf der Bewerbungsfrist (28. November) für die 18 Fahrerplätze im neuen Markenpokal im Rahmen der DTM 2015 war klar: Die erste positive Resonanz war kein Strohhalm. Insgesamt 157 Bewerbungen von Fahrern und insgesamt 19 Fahrerinnen aus 30 Nationen – darunter viele aus Nordamerika, bis hin zu Australien, China und gar Mauritius – gingen ein. Die ersten 50 dürfen am 12./13. Dezember im Audi driving experience center in Neuburg an der Donau zum Sichtungslgang antreten.

Barrichello: Erster Titel seit 23 Jahren

Stock Car V8 Mit einem dritten Platz beim Finale der brasilianischen Top-Tourenwagenserie in Curitiba sicherte sich F1-Rekordstarter Rubens Barrichello seinen ersten Titel seit 23 Jahren – zuletzt gewann «Rubinho» die Britische Formel 3 im Jahr 1991. Sieger im Finalrennen wurde Daniel Serra, Antonio Pizzonia als weiterer Ex-F1-Pilot beendete die Saison auf Gesamtrang 9.

Mercedes-Topteam wechselt zu Bentley

GT3-Sport HTP Motorsport wechselt innerhalb der GT3-Szene den Hersteller. Insgesamt wird die erfolgreiche Mannschaft um Norbert Bruchner fünf (!) Bentley Continental GT3 einsetzen und plant 2015 Einsätze sowohl im ADAC GT Masters als auch in der Blancpain GT Series. ♦ AW/MBR

Trophée Andros

Der Rallye-König auf dem Eis



Parat für den Saisonauftakt: Die Eisrennstrecke in Val Thorens

Beim Auftakt der Eisrennsaison in Val Thorens kommendes Wochenende ist auch Rallye-Rekordweltmeister Sébastien Loeb mit einem Citroën DS3 dabei.

Max Mamers, Organisator und Leiter der Trophée Andros, konnte wieder einen ganz grossen Namen aufs Eis holen: Sébastien Loeb. Der erfolgreichste Rallyepilot aller Zeiten wird mit einem rund 300 PS starken, allradgetriebenen und -gelenkten Citroën DS3 antreten.

Zu den weiteren News vor dem Saisonstart gehört die Rückkehr der Ice Girls, die eine eigene Serie ausfahren werden. Gleiches gilt auch für die Zweirad-Fraktion, die in den letzten Jahren nur einige Gastauftritte hatte. Geblieben ist der organisatorische Ablauf und das aus-

gesprochen komplexe Reglement. Auch bei den Austragungsorten herrscht seit Jahren Kontinuität: Nach dem Auftakt in Val Thorens – auf der anderen Bergseite liegt Mégeve – folgen vor Weihnachten noch die Rennen in Andorra und auf der Alpe d'Huez. Im neuen Jahr stehen dann Isola 2000 (rund 150 km von Nizza gelegen), Lans-en-Vercors (bei Grenoble), Super Besse (nahe Clermont-Ferrand) und St-Dié in den Vogesen auf dem Terminplan.

Dayraut wieder der Favorit

Sportlich gesehen rechnen alle Insider wieder mit Jean-Philippe Dayraut, welcher zur neuen Saison zu Mazda gewechselt ist. Der Gründer und Organisator der französischen Mitjet-Serie hat eine grosse Chance auf einen weiteren Titel. ♦ BSC

Saisonbilanz WTCC

Rookie ohne Fehl und Tadel

TOURENWAGEN-WM (WTCC) / Saisonbilanz 2014 (Top 20)

Fahrer	Fahrzeug	Rennen	Start	Punkte	gesamt	Qualifikation	pro Veranstaltung	Marrakesch (MA)	Le Castellet (F)	Budapest (H)	Slovakiaring (SK)**	Salzburg (A)	Moskau (RUS)	Spa (B)	Termas de Rio Hondo (ARG)	Peking (RC)	Shanghai (RC)	Suzuka (J)	Macau (MAC)	Platzierungen			
																				gefahren	gewertet	gepunktet	Ø Startplatz*
1. José María López (RA)	Citroën C-Elysée WTCC	23	22	22	3,17	462	45	38,50	1./2.	4./1.	2./6.	2.	3./1.	1./-	2./1.	1./1.	3./4.	1./3.	1./6.	1./5.			
2. Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée WTCC	23	19	19	2,50	336	41	28,00	3./-	1./2.	1./5.	10.	1./-	4./2.	1./2.	3./3.	2./9.	3./-	-/5.	5./2.			
3. Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée WTCC	23	23	22	4,33	295	31	24,58	2./1.	2./6.	7./9.	1.	4./7.	3./5.	3./5.	4./6.	5./3.	4./12.	3./7.	6./6.			
4. Norbert Michelisz (H)	Honda Civic WTCC	22	22	22	6,17	201	10	16,75	9./NG	7./8.	6./10.	3.	9./4.	9./7.	7./7.	2./7.	6./5.	5./4.	4./3.	2./4.			
5. Tiago Monteiro (P)	Honda Civic WTCC	23	21	19	7,42	186	6	15,50	5./10.	8./3.	3./2.	7.	5./3.	7./-	6./4.	5./5.	-/13.	7./2.	9./9.	4./16.			
6. Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic WTCC	20	18	17	5,82	182	14	15,17	NG/NG	3./4.	4./8.	8.	8./2.	2./-	8./8.	8./4.	16./10.	6./-	6./1.	3./NG			
7. Tom Coronel (NL)	Chevrolet RML Cruze TC1	21	19	17	8,36	159	3	14,45	-/-	NG/NG	8./4.	4.	2./5.	8./4.	5./3.	11./10.	17./2.	8./6.	7./4.	7./8.			
8. Tom Chilton (GB)	Chevrolet RML Cruze TC1	23	20	17	5,83	150	12	12,50	4./4.	9./15.	13./7.	5.	6./-	5./6.	10./10.	6./-	1./8.	-/7.	2./10.	12./7.			
9. Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet RML Cruze TC1	23	22	15	10,25	109	7	9,08	15./6.	11./9.	9./1.	6.	10./6.	12./8.	4./6.	12./13.	4./7.	11./13.	10./8.	10./-			
10. Rob Huff (GB)	Lada Granta 1.6T	23	18	9	11,83	93	0	7,75	-/-	5./11.	11./12	9.	12./-	10./-	16./13.	7./2.	8./1.	15./-	12./11.	9./1.			
11. Mehdi Bennani (MA)	Honda Civic WTCC	21	18	11	10,50	85	0	7,08	7./DQ	13./5.	5./NG	14.	7./8.	11./3.	13./11.	9./8.	9./-	10./1.	11./-	19./NG			
12. Hugo Valente (F)	Chevrolet RML Cruze TC1	23	16	12	9,33	85	6	7,08	8./3.	6./10.	10./3.	11.	-/-	-/9.	12./9.	-/-	12./11.	9./8.	5./-	-/3.			
13. Qinghua Ma (RC)	Citroën C-Elysée WTCC	10	8	5	9,80	69	4	13,80	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG	NG/NG	6./1.	11./-	NG/NG	15./12.	2./5.	NG/NG	8./-			
14. Dusan Borkovic (SK)	Chevrolet RML Cruze TC1	20	12	6	12,55	41	1	3,73	6./-	14./7.	12./11.	12.	-/-	-/11.	9./-	-/00	-/NG	12./9.	8./2.	NG/NG			
15. James Thompson (GB)	Lada Granta 1.6T	22	17	8	13,25	22	0	1,83	10./NG	10./13.	DQ/DQ	DQ	13./-	14./12.	17./15.	10./9.	7./6.	-/10.	13./12.	11./9.			
16. Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta 1.6T	22	17	2	15,33	11	0	0,92	11./5.	15./14.	-/-	-	14./10.	15./-	14./12.	14./11.	11./NG	-/11.	14./13.	13./-			
17. Franz Engstler (D)	BMW 320 TC (TC2)	23	22	3	16,42	8	0	0,67	12./7.	16./16.	15./14.	16.	15./11.	16./13.	18./16.	15./14.	10./14.	13./14.	15./-	14./10.			
18. John Filippi (F)	Seat Leon WTCC (TC2)	23	22	1	18,00	4	0	0,33	14./8.	18./-	16./16.	18.	16./13.	18./15.	19./19.	16./15.	13./15.	14./15.	16./14.	16./12.			
19. René Münnich (D)	Chevrolet RML Cruze TC1	22	18	2	13,50	3	0	0,25	-/-	12./12.	18./13.	13.	11./9.	13./10.	15./14.	13./12.	-/NG	17./-	-/16.	15./11.			
20. Pasquale Di Sabatino (I)	BMW 320 TC (TC2)	13	13	1	16,57	2	0	0,17	13./9.	17./17.	14./15.	17.	17./12.	17./14.	21./16.	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG	NG/NG			

* Bezieht sich nur auf die durchs Qualifying erzielte Startaufstellung im jeweils 1. Rennen, nicht auf die Reversed-Pole für Lauf 2

** wegen Starkregens wurde der zweite Lauf am Slovakiaring abgesagt NG = nicht gestartet

Bester Startplatz* (2014)

1. López	Pole-Position (7)
2. Muller	Pole-Position (4)
3. Chilton	Pole-Position (1)
4. Loeb	2. Startplatz (5)
5. Tarquini	2. Startplatz (3)
6. Ma	2. Startplatz (1)
7. Coronel	3. Startplatz (1)
Monteiro	3. Startplatz (1)
Valente	3. Startplatz (1)
10. Michelisz	4. Startplatz (5)
11. Morbidelli**	5. Startplatz (2)
12. Borkovic	5. Startplatz (1)
13. Bennani	6. Startplatz (1)
Münnich	6. Startplatz (1)
15. Huff	8. Startplatz (1)
Thompson	8. Startplatz (1)
17. Kozlovskiy	12. Startplatz (1)
18. Engstler	14. Startplatz (1)
Filippi	14. Startplatz (1)
20. Di Sabatino	15. Startplatz (1)
21. Fulin	17. Startplatz (1)
22. De Souza	18. Startplatz (1)
Taniguchi	18. Startplatz (1)
24. Echevarria	19. Startplatz (1)
Mak	19. Startplatz (2)
26. Kwong	20. Startplatz (1)
Lok	20. Startplatz (1)
Nagy	20. Startplatz (1)
29. Misiulia	21. Startplatz (1)

Huff	0/11
López	7/7
Ludwig	-/7
Niedzwiedz	-/6
Priaulx	-/5
Rydell	0/4
Dieudonné	-/3
J. Müller	-/3
Chilton	1/2
Gené	-/2
Michelisz	0/2
Monteiro	0/2
Soper	-/2
Colciago	-/1
Giovanardi	-/1
Larini	-/1
Morbidelli	1/1
D. Müller	-/1
Porteiro	-/1
Thompson	0/1
Zanardi	-/1

Meiste Pole-Positions Herst. (2014/insg.)

1. Chevrolet	2/47
2. Seat	0/26
3. BMW	0/21
4. Citroën	10/10
Ford	-/10
6. Alfa Romeo	-/7
7. Honda	0/4

Schnellste Rennrunde Fahrer (2014/insg.)

1. Muller	3/33
2. Huff	1/23
3. Menu	-/20
4. Tarquini	2/19
5. J. Müller	-/16
Priaulx	-/16
7. Farfus	-/14
8. López	11/11
9. Monteiro	1/7
10. Michelisz	0/7
11. Gené	-/5

Rydell	0/5
Oriola	0/4
Chilton	1/3
Coronel	0/3
D. Müller	-/3
Loeb	2/2
MacDowall	-/2
Nykjaer	-/2
Barth	-/1
Bennani	0/1
D'Aste	-/1
Ma	1/1
Valente	1/1

Schnellste Rennrunde Herst. (2014/insg.)

1. Chevrolet	2/76
2. BMW	0/67
3. Seat	0/41
4. Citroën	17/17
5. Alfa Romeo	-/14
6. Honda	3/11
7. Ford	-/10
8. Lada	1/1
Volvo	0/1

Meiste Siege Fahrer (2014/insgesamt)

1. Muller	4/41
2. Huff	2/27
3. Menu	-/23
4. Tarquini	1/20
5. Priaulx	-/18
6. Farfus	-/15
7. López	10/11
8. J. Müller	-/10
9. Monteiro	0/5
Rydell	-/5
11. Coronel	0/4
Gené	-/4
Giovanardi	-/4
Ludwig	-/4
D. Müller	-/4
Niedzwiedz	-/4
Thompson	0/4

Zanardi	-/4
Chilton	1/3
Michelisz	0/3
Nykjaer	-/3
Loeb	2/2
Bennani	1/1
Ma	1/1
Morbidelli	1/1

Meiste Siege Hersteller (2014/insgesamt)

1. Chevrolet	2/84
2. BMW	0/64
3. Seat	0/43
4. Citroën	17/17
5. Alfa Romeo	-/14
6. Honda	2/7
7. Ford	-/5
8. Holden	-/2
Lada	2/2

WM-Stand Hersteller

1. Citroën	1003
2. Honda	710
3. Lada	425

Endstand Privatwertung Fahrer

1. Franz Engstler	249
2. John Filippi	159
3. Pasquale Di Sabatino	98
4. Felipe de Souza	38
5. Camilo Echevarria	12
Norbert Nagy	12
7. Petr Fulin	10
8. Henry Kwong	10
9. Ka Lok Mak	10
Yukinori Taniguchi	10
11. Nikita Misiulia	5

Tourenwagen-WM Werksfahrer/Marke

1987	Ravaglia/BMW
2005	Priaulx/BMW
2006	Priaulx/BMW
2007	Priaulx/BMW
2008	Muller/Seat

2009	Tarquini/Seat
2010	Muller/Chevrolet
2011	Muller/Chevrolet
2012	Huff/Chevrolet
2013	Muller/Chevrolet
2014	López/Citroën

Tourenwagen-WM Hersteller

1987	Ford
2005	BMW
2006	BMW
2007	BMW
2008	Seat
2009	Seat
2010	Chevrolet
2011	Chevrolet
2012	Chevrolet
2013	Honda
2014	Citroën

Tourenwagen-WM Privatfahrer/Marke

2005	Hennerici/BMW
2006	Coronel/Seat
2007	D'Aste/BMW
2008	Hernández/BMW
2009	Coronel/Seat
2010	Hernández/BMW
2011	Poulsen/BMW
2012	Michelisz/BMW
2013	Nash/Chevrolet
2014	Engstler/BMW

(Stand: 30.11.2014 / Arno Wester)



Weltmeister: López

**Gianni Morbidelli wurde nach seiner Pole-Position am Salzburgring 5 Startplätze nach hinten versetzt. In dieser Tabelle sind nur die besten Startplätze laut Startaufstellungen aufgeführt, während die Pole für die weiteren Statistiken weiter Bestand hat.

Meiste Pole-Positions Fahrer (2014/insg.)

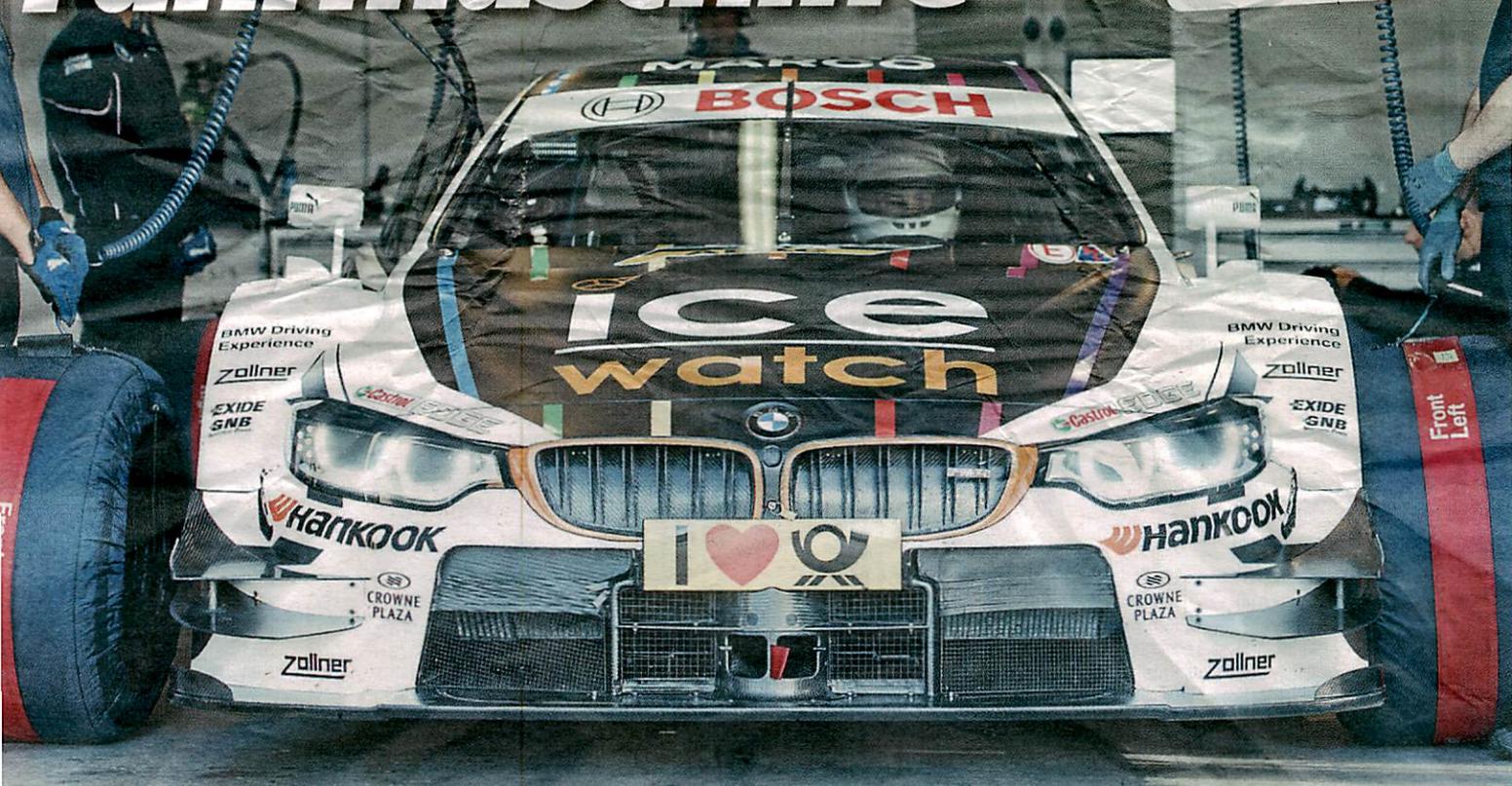
1. Muller	3/25
2. Tarquini	0/17
3. Menu	-/15
4. Farfus	-/11

Tracktest BMW M4 DTM

Des Meisters Fahrmaschine



Tracktester M. Bräutigam



Wartet gierig auf die nächsten Rennstreckenkilometer: Das 2014er-DTM-Meisterauto von Marco Wittmann vor dem Tracktest auf dem Circuito Montebelco

von MICHAEL BRÄUTIGAM

Mit Marco Wittmann am Steuer holte der BMW M4 bereits in seinem ersten Jahr den Titel in der DTM. Was durfte das Meisterauto beim Tracktest in Montebelco/Spain selbst auf Herz und Nieren testen.

Am Dienstag im November, kurz vor acht. Langsam kämpft sich die Morgensonne durch die Völkendecke im Süden der Iberischen Halbinsel, eine gute halbe Autostunde westlich von Sevilla. Dann ein Aufschrei: VRUMM! Brüllend erwacht der Vier-Liter-V8-Treibsatz im BMW M4 DTM und reisst die beiden noch schweren Augenlider des Autors schlagartig nach oben. Gleichzeitig ziehen sich wie durch Zauberhand die Fundwinkel in Richtung der Ohren. Eigentlich müsste man sich aufheben und sich als Veckton im Handy speichern. Während die BMW-Crew den Motor mit kurzen Gasstößen

auf Temperaturen bringt, gehe ich nochmal die Inputs vom Vorabend durch. Beim Trackwalk über die 3,357 km lange Variante des Circuito Montebelco wurde klar, dass mich ein selektiver Kurs erwartet. Eine lange Gerade, Haarnadeln, mittelschnelle Ecken, eine Schikane und mit Turn 9 eine mit über 160 km/h gefahrene Rechtskurve, die nichts für schwache Nerven ist.

Viel Luft zum Grenzbereich

Vorsichtshalber spannen sich meine also schon mal an, als ich, in feuerfesten Rennklamotten eingepackt, neben António Félix da Costa im BMW-DTM-Safety-Car Platz nehme. Er zeigt mir jetzt noch einmal die Strecke aus der (Bei-)Fahrerperspektive, bevor es richtig ernst wird. «Late apex» fällt dabei immer wieder, sprich: Den Scheitelpunkt in den Haarnadeln etwas weiter nach hinten verlegen, um mehr Schwung für die folgenden Geraden zu haben. Champion Marco Wittmann warnte

mich am Abend zuvor bereits vor vielen Wellen auf dem Kurs.

Ganz schön viele Eindrücke also, die schon vor der ersten Ausfahrt auf einen einprasseln. Gut, ganz neu ist es nicht. Vor Jahresfrist durfte ich mir den Vorgänger M3 DTM schon einmal zur Brust nehmen, wenn auch auf einer kürzeren Streckenvariante, die nur die erste und die letzten beiden Kurven mit der heute gefahrenen gemeinsam hatte.

Es geht los. Auf der Installationsrunde lasse ich mich von der eiskalten Kohlefaserbremse ins Bockshorn jagen. Der Tritt aufs Pedal beeindruckt die Stopper nämlich so mal gar nicht, und so definiere ich die Ideallinie in der ersten Haarnadel gleich mal neu. Am Ende der Runde beisst die Bremse aber dann doch zu. Kurzer Halt an der Box. «Alles okay, Michael?», höre ich über Funk. «Alles gut», antworte ich und darf für drei fliegende Runden raus. Aus dem Vorjahr – und von Marco – weiss ich, dass der Bremspunkt für die erste

Haarnadel bei knapp 80 Metern liegt.

Ich werfe den Anker beim 200er-Schild, trete nur behutsam aufs Bremspedal und verzögere ohne Bremskraftverstärker trotzdem schon wie bei einer Vollbremsung im Strassen-PKW. Da ist noch viel Luft nach oben! Langsam taste ich mich an die Grenzen meiner Komfortzone ran, pushe aber erst mal nur in den langsamen Ecken. Schnapp – rutscht das Heck in einer der Haarnadeln weg, und ich muss korrigieren.

Kaum gegengelenkt, finden die Hinterreifen schnell wieder Grip. Nach dem Fünf-Runden-Stint stehen drei gezeitete Runden und ein Bremspunkt vor Turn 1 bei ca. 130 Metern zu Buche. Rapport beim Team. Ich bekomme einen Datenmonitor ins Auto gehängt. Mein blau markierter Graph für die aktuell gefahrene Geschwindigkeit liegt konstant mit Respektabstand unter der roten aus Marcos Referenzrunde. Tipps vom Champion: «In die Schikane

nach Turn 3 kannst du viel mehr Geschwindigkeit mit reinnehmen.» Alles klar, Chef. Über Funk noch die Ansage: «Vor Turn 8 bist du im Begrenzer, ich möchte, dass du da hochschaltest.» Verstanden!

Datenanalyse gibt Aufschluss

In der zweiten Halbzeit darf ich sogar vier gezeitete Runden fahren. Dem Profi vertrauend, werfe ich das Auto schneller in die Schikane, was dieses nicht einmal mit einem Schulterzucken quittiert. Wie auf Schienen ziehen sich die vier Hankook-Slicks über die am Lenkrad vorgegebene Linie. Als wollte mir der M4 zurufen: «Nun fordere mich doch mal!»

Tut mir leid, mein Limit ist weit vor dem des Autos erreicht. Und wie es bei Rennwagen so ist: Lange tut sich nix, aber wehe, wenn er ausbricht. Gemäss dieser Regel belasse ich es bei meiner «gemächlichen» Gangart. Immerhin: Vor der ersten Kurve nähere ich mich noch bis auf 30 Meter dem Brems-

punkt des Meisters. Weil da aber schon die blauen Leuchten auf dem Lenkrad, die ein Blockieren der Räder signalisieren, Alarm schlagen, belasse ich es auch für den Rest der Runden bei diesem Bremspunkt.

Und Wittmann fährt da noch 30 Meter weiter mit Vollgas. Verrückt. Wie macht der das? Gelten für ihn andere physikalische Gesetze? Gut, anders als in der Referenzrunde gibt es auf der Zielgeraden Rückenwind. Grosszügig gerechnet macht das 5 Meter aus, bleiben 25 unerklärliche Meter.

Datenanalyse: Die Kraft meines ersten Bremsimpulses liegt sogar ganz knapp über dem von Wittmann. Deshalb drohen die Reifen zu blockieren. Weil sie das tun, reduziere ich die Bremskraft sofort sehr stark. Im Gegensatz dazu spürt der Meister ganz genau, wann die Haft in eine Gleitreibung übergeht, wie viel Grip der Reifen an sich hat, wie viel Abtrieb die Aerodynamik gerade produziert. Während seine Kurve für den Bremsdruck so sanft abflacht wie die Hügel im Weserbergland, tut sich bei mir nach dem ersten holzhackermässigen

Reinstiefeln ein tiefes Tal auf. Wie gesagt: viel Luft nach oben.

Immerhin: Die Datenanalyse bescheinigt mir zumindest kein Angsthasentum. Im schnellen Turn 9 bin ich am langsamsten Punkt nur 3,5 km/h unter dem Speed des DTM-Champions. Das kleine Rennfahrer-Ego in der Schreiberhülle ist beruhigt.

Nun die alles entscheidende Frage: Wie anders ist der M4 DTM jetzt im Vergleich zum Vorgänger? Ganz ehrlich: Ich habe nicht die geringste Ahnung! Für mich fühlt sich das alles genauso extrem an, genauso grenzenlos, genauso fernab jeglicher Vorstellungskraft. Speziell auf der Werksfahrerin und in schnellen Kurven, wo der Abtrieb für endlosen Grip sorgt.

Aufschluss kann da nur Marco Wittmann geben. Er hat mit beiden Autos je eine ganze DTM-Saison absolviert. Merkt er die Unterschiede? «Ja, ganz sicher!», antwortet der Werksfahrer, noch bevor ich die Frage zu Ende formuliert habe. 'tschuldigung, dass ich gefragt habe... Und - woran genau noch mal?

«Der M4 ist viel untersteuernder ausgelegt und generiert mehr aerodynamischen Ab-

trieb.» Ach so. «Mit dem M3 konnte man viel aggressiver fahren, das lag mir besser», steuert António Félix da Costa bei, der seine ersten DTM-Tests noch im Vorjahresauto der Münchner absolvierte. Wittmann: «Mir kommt der M4 sehr entgegen. Ich habe lieber ein etwas untersteuerndes Auto, die meisten anderen Rennfahrer lieber ein etwas übersteuerndes.» Womit dann geklärt wäre, wie es auch und vor allem im Vergleich zu den Markenkollegen zu so einer Überfliegersaison von Wittmann kommen konnte. «Wir haben im Winter ein gutes Setup entwickelt und hatten so für jede Strecke eine gute Basis.» Keine weiteren Fragen.

Einstiegsrenner mit 333 PS

Nach dem Kulturschock DTM-Auto gibt es im Anschluss ans Mittagessen noch was für die bodenständigeren unter den Rennfahrern. Denn seit diesem Jahr erwärmt der BMW M235i Racing die Herzen der Breiten-sportler in der VLN. Ein 333-PS-Auto mit Heckantrieb für unter 60000 Euro netto - rennfertig, versteht sich. Kein Wunder,

dass dieses Auto weg ging wie warme Rennsemmeln. Auch den Einstiegsrenner aus der Münchner Automobilschmiede brachte BMW mit nach Montebello. Für mich ist es in vielerlei Hinsicht eine Premiere. Mit dem Auto an sich sowieso. Einen Sechszylinder-Turbobenziner hatte ich auch noch nicht unter dem Gessäss. Und genau so noch kein Rennauto mit Automatikgetriebe.

Ja, richtig gehört. «Das ist das erste Rennauto mit Automatik», verkündet der zu einem grossen Teil mitverantwortliche Anstifter für dieses Auto, Dirk Adorf, mit einem überraschend stolzen Unterton. «Am Anfang war ich auch skeptisch, aber das Getriebe ist richtig gut», beantwortet der Westwälder meinen fragenden Blick.

Na dann, auf in den Kampf. Nach dem bretharten «Schiennenfahrzeug» M4 DTM sind die Sensoren auf jede noch so kleine Zuckung im Chassis eingestellt. Bei der geringsten Bewegung des Fahrwerks lupfe ich das Gas, mache die Lenkung auf oder bremsen nochmal nach. Dabei ist die Sorge über einen möglichen Kontrollverlust völ-

lig unbegründet. ABS, Traktionskontrolle und ESP sind zwar in Rennstreckenmodus, regeln aber trotzdem schon jede Mini-Rutscher weg.

Nach vier Runden habe ich ein Gefühl für das Auto, weiss die Bewegungen langsam zu deuten, und angesichts der problemlosen Fahrerei herrscht bei mir fast wieder Ruhepuls. In Scheitelpunkt voll aufs Gas. Kein Problem. Das nur selbstaufmüpfige Heck wieder einzufangen, ebenso wenig.

Die Überraschung nach dem Zwischenstopp an der Box. Auch mit ausgeschalteten Helferlein kommt keine Panik auf. Zwar scharrt mal ein Reifen beim Herausbeschleunigen im zweiten Gang, und in schnellen Kurven bewegt sich das Auto ein wenig mehr um die Hochachse, aber das bekommt jeder geregelt, der schon einmal ein Fahrsicherheitstraining gemacht hat. Und ganz ehrlich: Selbst das Automatikgetriebe ist eine Wucht. Wie im M4 wird über Schaltwippen geschaltet und die Verzögerung ist kaum spürbar. Ein perfekter Einstieg für alle, die vielleicht auch von der DTM träumen. ♦



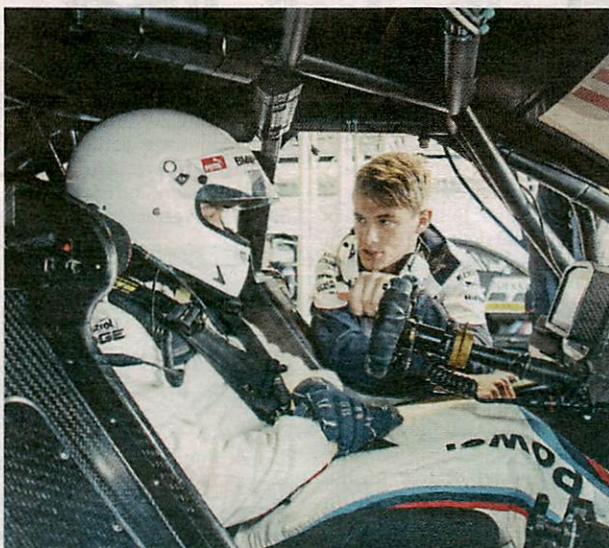
Kurvenräuber: Wie auf Schienen folgt der BMW M4 DTM dem Verlauf der Ideallinie



Vor der Fahrt: Der MSA-Mann



Der Einstieg: BMW M235i Cup



Tipps vom Meister: In der Pause gibt Wittmann (r.) Nachhilfe



Noch schneller als der Vorgänger: M3-Nachfolger M4 DTM

BMW M4 DTM - Technische Daten

MOTOR

Bauart: V8-Saugmotor (90 Grad), 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum: 4000 ccm
Leistung: ca. 353 kW/480 PS
Drehmoment: ca. 500 Nm
Luftmengenbegrenzer: 2x28,0 mm (lt. Reglement)
Motorsteuerung: Bösch MS 5.1

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb: Heckantrieb
Getriebe: sequenzielles 6-Gang-Sportgetriebe, Schaltwippen
Differenzial: einstellbares Lamellen-Sperrdifferenzial

FAHRWERK/LENKUNG/BREMSE

Vorder-/Hinterachse: Doppelquerlenker-Achse mit Druckstreben, 6-fach verstellb. Stossdämpfer, H&R-Schraubenfedern
Räder: Aluminium-Schmiedefelgen, 12x18 Zoll (v)/13x18 Zoll (h)
Reifen: Hankook (vorne 300-680-18 / hinten 320-710-18)
Lenkung: Servo-unterstützte Zahnstangen-Lenkung
Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Monoblock-Bremsattel (Leichtmetall), innenbelüftete Kohlefaser-Brems-scheiben vorne und hinten, Bremsbalance stufenlos einstellbar

CHASSIS/KAROSSERIE

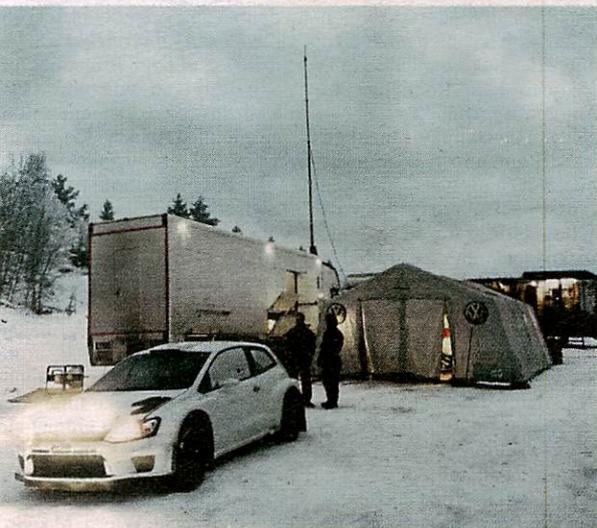
Fahrzeugtyp: DTM-Tourenwagen
Bauart: CFK-Monocoque mit integriertem Tank (120 l), CFK-Crashelemente (seitlich, vorne und hinten)
Länge/Breite/Höhe: 4775/1950 mm/1200 mm
Mindestgewicht: 1110 kg (inkl. Fahrer)

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h: ca. 3,0 sec
Topspeed: ca. 270 km/h (je nach Getriebeübersetzung/Set-up)

Rallye-WM

2015 hat schon begonnen



Warmlaufen für 2015: Die Volkswagen-Testtruppe in Borgafjäll

Volkswagen spult weiter eifrig Testkilometer runter. Die finale Konfiguration des neuen Polo R WRC ist das Ziel, aber auch die Vorbereitung auf den Saisonbeginn.

Bevor sich die Weltmeister aus Wolfsburg auf Asphaltpisten in den Seealpen für die Rallye Monte Carlo vorbereiten, reiste das Testteam in den hohen Norden nach Borgafjäll. Rund 800 Kilometer nördlich von Karlstad, wo Mitte Februar die Rallye Schweden steigt, scheint das VW-Team jene winterlichen Bedingungen gefunden zu haben, mit denen beim zweiten WM-Lauf zu rechnen sein wird. Auf der Agenda stehen vier Testtage. Den Anfang machte am Sonntag der fünfmalige Schwe-

den-Sieger Marcus Grönholm, der nach Carlos Sainz' Abschied als Testfahrer verpflichtet wurde und seit Sommer immer wieder im nächstjährigen VW Polo R WRC sass.

Vom Finnen übernimmt Weltmeister Sébastien Ogier. An dessen Seite wird Gilles de Turckheim sitzen, damit Stamm-Co Julián Ingrassia seine Schulterverletzung von 2013 auskurieren kann. Auf Ogier folgt Jari-Matti Latvala, bevor sich am Mittwoch Andreas Mikkelsen als letzter für einen Tag hinteres Polo-Steuer setzt. Vor Weihnachten sollen zwar weitere Tests anstehen, die mehrtägigen Vorbereitungsfahrten auf den Saisonauftakt rund um Monte Carlo seien allerdings erst auf Anfang Januar terminiert. ♦ RK

Rallycross-WM

Erster Team-Titel an Ford

Während Petter Solberg seinen fünften Lauf zur Rallycross-WM gewann, sicherten Reinis Nitišs und Andreas Bakkerud der Marke Ford die Team-WM.

San Luis in Zentral-Argentinien war Austragungsort des zwölften und letzten Laufs dieser Premieren-WM im Rallycross. 16 SuperCar-Fahrer waren nach Südamerika gereist, zur permanenten Rennstrecke Autódromo Rosendo Hernández. Vor Ort gesellte sich noch Miguel Baldoni dazu. Der einheimische Rallyemeister 2009 hatte einen

Škoda Fabia Mk2 des schwedischen Teams Hedströms Motorsport gemietet.

Marklund-VW ist Vizechamp

Nachdem sich Petter Solberg bereits beim zehnten Lauf in Italien den ersten Rallycross-Weltmeistertitel gesichert hatte, ging es in San Luis noch um den WM-Titel der Teams. Von den sechs für die Serie eingeschriebenen Teams hatten jedoch nur noch drei eine Chance auf den Gesamterfolg. Der ging an Olsbergs MSE aus Schweden, die offizielle Rallycross-Vertretung von Ford.

Schwedens Marklund Motorsport, als Repräsentant für Volkswagen Motorsport, landete auf Rang 2, und das ebenfalls aus Schweden stammende Semi-Werksteam Peugeot-Hansen belegte den dritten Platz.

Solberg unterstrich mit dem fünften Saisonsieg noch einmal

seinen Titelgewinn. Als PSRX-Teamkollege fungierte diesmal sein österreichischer Freund Manfred Stohl, der im Semifinale nach wilder Rauferei mit Timmy Hansen wegen seines stark beschädigten Citroën DS3 SuperCars vorzeitig das Handtuch werfen musste. ♦ EL



Champs: Pinomäki (Manager), Nitišs, Bakkerud, Eriksson (Chef)

Sébastien Loeb

Der übers Wasser geht Einstieg in die WRC2

Herbststürme sorgten bei der 60. Ausgabe der Rallye du Var für abgerutschte Hänge und beschädigte Strassen, knietief stand das Wasser im Servicepark. Sébastien Loeb kümmerte das kaum. Eineinhalb Jahre nach seinem letzten Rallyeeinsatz übernahm der Rekordweltmeister im DS 3 WRC vom Start weg die Führung und verwies David Salanon (Ford Fiesta WRC) sowie Patrick Magnou (Peugeot 206 WRC) auf die Plätze.

Statt mit Stamm-Co Daniel Elena feierte Loeb seinen dritten Sieg nach 2000 (Xsara Kit-Car) und 2009 (C4 WRC) mit Ehefrau Séverine als Beifahrerin. «Sie machte einen tollen Job», lobte der Gatte, der den

Einsatz auch nutzte, um sich an die neue Michelin-Reifengeneration zu gewöhnen, bevor er bei der Rallye Monte Carlo (22.-25. Januar) die aktuelle WM-Elite herausfordert. ♦ RK



Die Loebes: Séverine, Sébastien

Armin Kremer

Nach starkem Auftritt im betagten S2000 bei der Rallye Deutschland will es Armin Kremer erneut wissen und greift 2015 mit einem Skoda Fabia in der WRC2 an. Beifahrer Klaus Wicha bleibt dem mehrmaligen Deutschen-, Europa- und Asien-Pazifik-Meister bei diesem Projekt ebenso treu wie das BRR-Einsatzteam aus Österreich. Los geht's mit einem Skoda Fabia S2000, so schnell wie möglich soll jedoch auf das R5-Nachfolgemodell gewechselt werden.

«Neben der Rallye Monte Carlo sind die WM-Läufe in Portugal, Sardinien, Deutschland und Frankreich gesetzt», bestätigt der 45-jährige Meck-

lenburger. Die beiden weiteren in die WRC2-Wertung eingehenden Einsätze werden aktuell noch diskutiert. «Am wahrscheinlichsten sind Mexiko und Spanien», verrät Kremer ♦ RK



Top: Kremer im Skoda S2000

NACHRICHTEN

Nur noch zwölf Läufe im Kalender

DRM/Rallye Masters Das ADAC Rallye Masters und die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM) werden auch 2015 gemeinsam durchgeführt, der Kalender wurde auf zwölf Läufe reduziert.

TERMINE 2015

DRM/Rallye Masters	
6./7.3.	Saarland Rallye
27./28.3.	Rallye Erzgebirge
17./18.4.	Hessen Rallye Vogelsberg
1./2.5.	Rallye Sulinger Land
15./16.5.	Thüringen Rallye
19./20.6.	Rallye Steweder Berg
3./4.7.	Rallye Niedersachsen
7.-9.8.	Cosmo Rallye Wartburg
4./5.9.	Ostsee Rallye
18./19.9.	Litermont Rallye-Saar
2./3.10.	Rallye Baden-Württemberg
23./24.10.	3-Städte-Rallye

Beim WM-Gastspiel mit eigenem Feld

ADAC Opel Adam Cup ADAC und Opel veröffentlichen die Termine für die gemeinsame Nachwuchsserie. Wegen der fehlenden FIA-Homologation des Autos müssen die Cup-Teilnehmer beim Gastspiel zur Rallye Deutschland in einem eigenen Feld hinter den WM-Akteuren herjagen.

TERMINE 2015

ADAC Opel Cup	
6./7.3.	Saarland-Pfalz Rallye
17./18.4.	Hessen-Rallye Vogelsberg
15./16.5.	Thüringen Rallye
7.-9.8.	Cosmo Rallye Wartburg
20.-23.8.	Rallye Deutschland*
4./5.9.	Ostsee Rallye
23./24.10.	3-Städte-Rallye

* Doppellauf

Auch im neuen Jahr mit Österreich-Halt

DS Trophy Die bisher von Citroën promotete DS Trophy ist 2015 für den seriennahen DS 3 R1 und für den Hightech-Fronttriebler DS 3 R3 ausgeschrieben. Unverändert auch ein Gaststart in Österreich, nun bei der Rallye Weiz. ♦ RK

TERMINE 2015

DS Trophy	
6./7.3.	Rallye Saar-Pfalz
1./2.5.	Rallye Sulingen
29./30.5.	Rallye Sachsen
7./8.8.	Rallye Weiz (A)
4./5.9.	Ostsee Rallye
2./3.10.	Rallye Baden-Württemberg

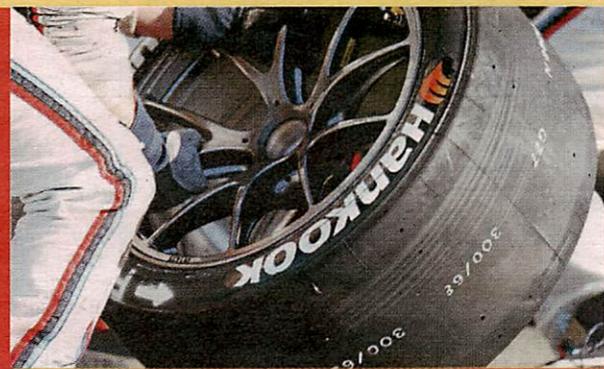
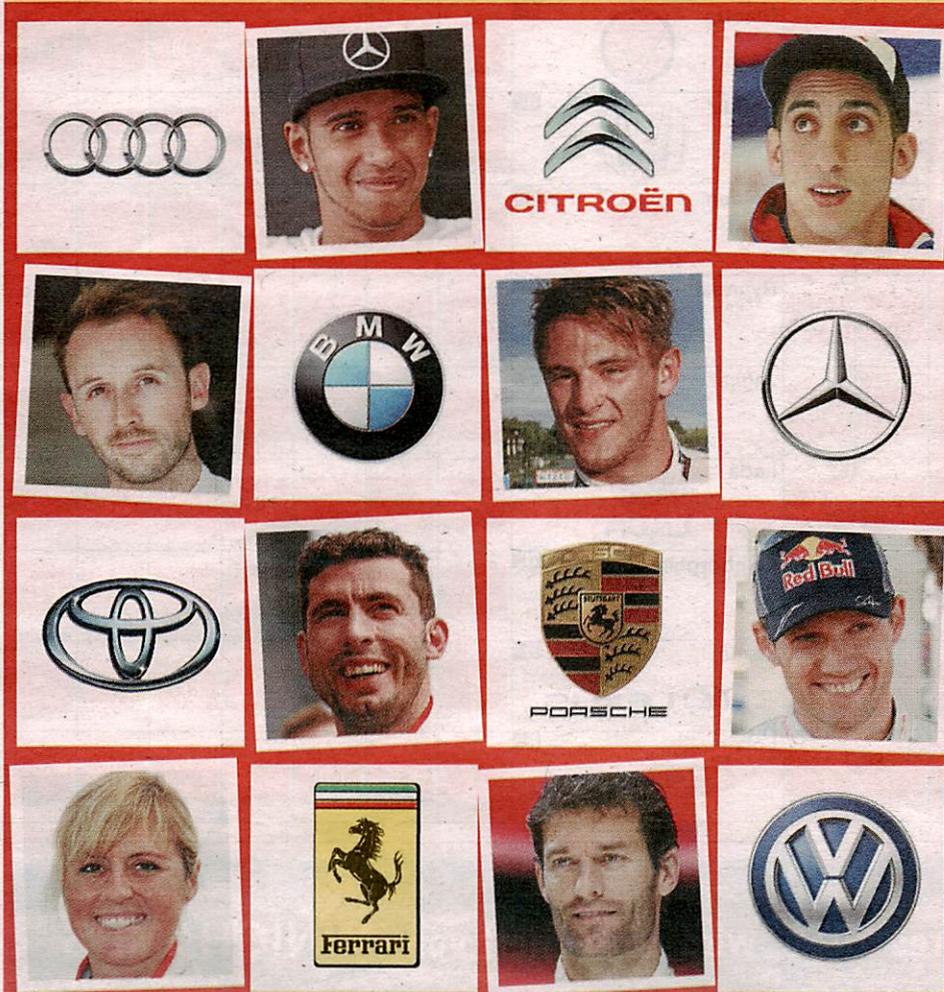
EXTRA
**MOTOR
SPORT**
aktuell



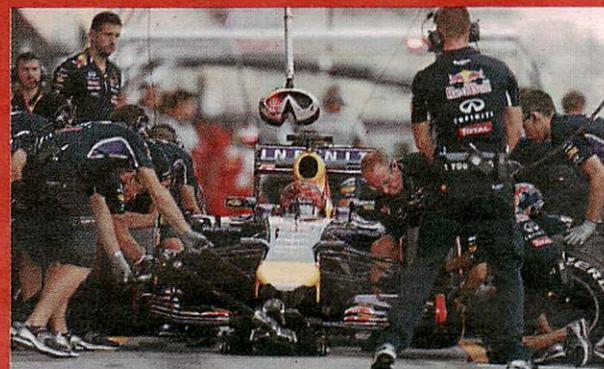
RACER DES JAHRES in Kooperation mit **SONAX** & **MINICHAMPS**

Wählen Sie die Besten: Marken, Modelle & Fahrer 2014

Mitmachen und wertvolle Preise gewinnen!



1. Preis Mit HANKOOK exklusiv zur DTM 2015



2. Preis Mit SONAX exklusiv zur Formel 1 2015

Marken L - Z

		 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Markenpokale Rallye							 Formel 1 Formelsport Sportwagen Tourenwagen Nürburgring Langstrecke Markenpokale Rallye							
		A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	
Lotus		27	A 27	B 27	C 27									F 44		
Marussia		28	A 28	B 28							C 45				G 45	
Maserati		29			C 29											
Mazda		30		B 30	C 30									E 47	F 47	G 47
McLaren		31	A 31		C 31		E 31									
Mercedes		32	A 32	B 32	C 32	D 32	E 32									
MG		33				D 33										
Mini		34				D 34		F 34	G 34							
Mitsubishi		35						F 35								
Morgan		36			C 36											
Mygale		37		B 37												
Nissan		38			C 38	D 38	E 38									
Opel		39		B 39			E 39	F 39								
Oreca		40			C 40	D 40		F 40								
Osella		41			C 41											
Peugeot		42						F 42	G 42							
Porsche		43			C 43		E 43	F 43	G 43							
Proton		44														
Radical		45														
Red Bull		46							A 46							
Renault		47							A 47	B 47				E 47	F 47	G 47
Riley		48									C 48					
Sauber		49							A 49							
Seat		50										D 50				G 50
Skoda		51													F 51	
Subaru		52													F 52	
Suzuki		53														G 53
Tatuus		54								B 54						
Toro Rosso		55							A 55							
Toyota/TMG		56								B 56	C 56	D 56	E 56	F 56	G 56	
Volkswagen		57								B 57					F 57	G 57
Volvo		58										D 58				
Williams		59							A 59							
Zytek		60								B 60	C 60					

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **SONAX**

Wählen Sie die Modelle 2014!

Auf diesen Seiten und der sich anschließenden Doppelseite haben wir die 52 Wahlkandidaten unserer neuen Leserwahlrubrik «Modelle» aufgelistet.

Bitte wählen Sie innerhalb der Kategorien, welches Fahrzeugmodell bei welchem Renneinsatz 2014 Ihr jeweiliger Favorit ist. Die fünf Kategorien sind:

H Minicars
J Kleinwagen
K Kompaktklasse
L (Obere) Mittelklasse
M Sportwagen/Luxusklasse



H) Minicars

	Serienmodell Fiat/Abarth 500/595		Renneinsatz 1 Tourenwagen Langstrecke H 1-1		Renneinsatz 2 Rallye ERC etc. H 1-2		Renneinsatz 3 Markenpokal Trofeo Abarth H 1-3
	Serienmodell Opel Adam		Renneinsatz 1 Rallye ERC, DRM etc. H 2-1		Renneinsatz 2 Markenpokal O. Rallye Cup H 2-2		
	Serienmodell Renault Twingo		Renneinsatz 1 Rallye ERC, DRM etc. H 3-1				

J) Kleinwagen

	Serienmodell Audi A1/S1		Renneinsatz 1 Rallycross WRX J 1-1				
	Serienmodell Citroën DS3		Renneinsatz 1 Rallye WRC, WRX etc. J 2-1		Renneinsatz 2 Markenpokal DS3 R1 Trophy J 2-2		
	Serienmodell Fiat Punto		Renneinsatz 1 Rallye ERC etc. J 3-1				
	Serienmodell Ford Fiesta		Renneinsatz 1 Tourenwagen ETCC, Procar J 4-1		Renneinsatz 2 Rallye WRC, WRX etc. J 4-2		
	Serienmodell Hyundai i20		Renneinsatz 1 Rallye WRC J 5-1				
	Serienmodell Lada Granta		Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC J 6-1				
	Serienmodell Mini JCW/Countryman JCW		Renneinsatz 1 Tourenwagen Procar, 24h-R. J 7-1		Renneinsatz 2 Rallye WRC, Raid etc. J 7-2		Renneinsatz 3 Markenpokal M. Challenges J 7-3
	Serienmodell Peugeot 208		Renneinsatz 1 Rallye WRC, ERC etc. J 8-1				
	Serienmodell Renault Clio		Renneinsatz 1 Langstrecke Nürburgring J 9-1		Renneinsatz 2 Rallye WRX, ERC etc. J 9-2		Renneinsatz 3 Markenpokal Clio Cups J 9-3

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von

SONAX



J) Kleinwagen

	Serienmodell Skoda Fabia		Renneinsatz 1 Rallye WRC, ERC etc. J10-1			
	Serienmodell Volkswagen Polo		Renneinsatz 1 Rallye WRC J11-1			

K) Kompaktklasse

	Serienmodell Audi A3/S3		Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC K1-1		Renneinsatz 2 Rallycross WRX K1-2		
	Serienmodell BMW 1er/2er		Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC K2-1		Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring K2-2		Renneinsatz 3 Markenpokal M235i Cup K2-3
	Serienmodell Chevrolet Cruze		Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC, ETCC K3-1		Renneinsatz 2 Markenpokal C. Eurocup K3-2		
	Serienmodell Citroën C4/C-Elysée		Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC K4-1				
	Serienmodell Ford Focus		Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC K5-1		Renneinsatz 2 Rallycross WRX K5-2		
	Serienmodell Honda Civic		Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC K6-1		Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring K6-2		Renneinsatz 3 Rallye ERC etc. K6-3
	Serienmodell Mitsubishi Lancer		Renneinsatz 1 Rallye WRC, ERC etc. K7-1				
	Serienmodell Opel Astra OPC		Renneinsatz 1 Langstrecke Nürburgring K8-1		Renneinsatz 2 Markenpokal A. OPC Cup K8-2		
	Serienmodell Seat Leon		Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC, ETCC K9-1		Renneinsatz 2 Markenpokal L. Eurocup K9-2		
	Serienmodell Subaru Impreza		Renneinsatz 1 Rallye WRC, ERC etc. K10-1				
	Serienmodell Volkswagen Beetle		Renneinsatz 1 Rallycross GRX K11-1				
	Serienmodell Volkswagen Golf		Renneinsatz 1 Markenpokal VW Castrol C. K12-1				

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **MINICHAMPS**[®]



L) (Obere) Mittelklasse

 Serienmodell Audi A5/RS5	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM L 1-1			
 Serienmodell BMW 3er	 Renneinsatz 1 Tourenwagen WTCC, ETCC L 2-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring L 2-2		
 Serienmodell BMW 4er/M4	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM, CH Berg L 3-1			
 Serienmodell Ford Mondeo/ Fusion	 Renneinsatz 1 Tourenwagen NASCAR L 4-1			
 Serienmodell Mercedes C-Klasse/ C-Coupé	 Renneinsatz 1 Tourenwagen DTM, VLN L 5-1			
 Serienmodell Mercedes E-Klasse	 Renneinsatz 1 Tourenwagen V8 Supercars L 6-1			
 Serienmodell Volkswagen CC	 Renneinsatz 1 Tourenwagen BTCC L 7-1			
 Serienmodell Volvo S60	 Renneinsatz 1 Tourenwagen V8 SC, STCC L 8-1			

M) Sportwagen/Luxusklasse

 Serienmodell Alpina B6	 Renneinsatz 1 Sportwagen Breitensport M 1-1			
 Serienmodell Aston Martin Vantage V8/V12	 Renneinsatz 1 Sportwagen WEC, USCC M 2-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 2-2		
 Serienmodell Audi R8	 Renneinsatz 1 Sportwagen GTM, BES etc. M 3-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 3-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal R8 LMS-Cup M 3-3	
 Serienmodell Bentley Continental GT	 Renneinsatz 1 Sportwagen BES M 4-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 4-2		
 Serienmodell BMW Z4	 Renneinsatz 1 Sportwagen USCC, GTM M 5-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 5-2		
 Serienmodell Chevrolet Camaro	 Renneinsatz 1 Sportwagen GTM M 6-1			

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **MINICHAMPS**[®]

M) Sportwagen/Luxusklasse

 Serienmodell Chevrolet Corvette	 Renneinsatz 1 Sportwagen USCC, Le Mans M 7-1			
 Serienmodell Dodge/SRT Viper	 Renneinsatz 1 Sportwagen USCC M 8-1			
 Serienmodell Ferrari F458	 Renneinsatz 1 Sportwagen WEC, USCC M 9-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 9-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal F. Challenges M 9-3	
 Serienmodell Jaguar XK	 Renneinsatz 1 Sportwagen BES M 10-1			
 Serienmodell Lamborghini Gallardo	 Renneinsatz 1 Sportwagen BSS etc. M 11-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal L. Trofeo M 11-2		
 Serienmodell Maserati Gran Turismo	 Renneinsatz 1 Sportwagen GT3, GT4 M 12-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal M. Trofeo M 12-2		
 Serienmodell McLaren MP4-12C/650	 Renneinsatz 1 Sportwagen BSS, BES etc. M 13-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 13-2		
 Serienmodell Mercedes SLS AMG	 Renneinsatz 1 Sportwagen BSS, GTM etc. M 14-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 14-2		
 Serienmodell Nissan GT-R	 Renneinsatz 1 Sportwagen BES etc. M 15-1	 Renneinsatz 2 Langstrecke Nürburgring M 15-2		
 Serienmodell Porsche 911	 Renneinsatz 1 Sportwagen, Langstr. Nbr. M 16-1	 Renneinsatz 2 Rallye WRC, ERC etc. M 16-2	 Renneinsatz 3 Markenpokal SC, nat. Cups M 16-3	
 Serienmodell Toyota GT86	 Renneinsatz 1 Langstrecke Nürburgring M 17-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal GT86 Cup M 17-2		
 Serienmodell Volkswagen Scirocco	 Renneinsatz 1 Rallye WRX etc. M 18-1	 Renneinsatz 2 Markenpokal S. R-Cup M 18-2		



ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von **SONAX**

Wählen Sie die Fahrer 2014!

Auf diesen beiden Seiten stehen 120 Automobil-Rennfahrer für Sie zur Wahl bereit. Die MSa-Redaktion hat auf Grund von sportlichen Erfolgen und Leistungen eine Vorauswahl

getroffen. Sollten Ihre 2014er-Favoriten fehlen, können Sie die trotzdem wählen. Die acht Fahrer-Kategorien lauten:
N Formel 1
O Formelsport

P Sportwagen
Q Tourenwagen
R Langstrecke Nürburgring
S Rallye
T Markenpokale
U Nachwuchsfahrer



N) Formel 1

N01 Lewis Hamilton GB/Formel 1	N02 Nico Rosberg D/Formel 1	N03 Daniel Ricciardo AUS/Formel 1	N04 Valtteri Bottas FIN/Formel 1	N05 Sebastian Vettel D/Formel 1	N06 Fernando Alonso E/Formel 1	N07 Jenson Button GB/Formel 1	N08 Nico Hülkenberg D/Formel 1
N09 Felipe Massa BR/Formel 1	N10 Kevin Magnussen DK/Formel 1	N11 Sergio Pérez MEX/Formel 1	N12 Kimi Räikkönen FIN/Formel 1	N13 Romain Grosjean F/Formel 1	N14 Daniil Kvyat RUS/Formel 1	N15 Adrian Sutil D/Formel 1	N16 Fahrer nach Wahl

O) Formelsport

001 Will Power AUS/IndyCar	002 Helio Castroneves BR/IndyCar	003 Scott Dixon NZ/IndyCar	004 Juan-P. Montoya CO/IndyCar	005 Jolyon Palmer GB/GP2	006 S. Vandoorne B/GP2	007 Daniel Abt D/GP2, Formel E	008 René Binder A/GP2
009 Simon Trummer CH/GP2	010 Raffaele Marciello I/GP2	011 Carlos Sainz jr. E/F. Renault 3.5	012 Zoël Amberg CH/F. Renault 3.5	013 Max Verstappen NL/Formel-3-EM	014 Esteban Ocon F/Formel-3-EM	015 Alex Lynn CH/GP3	016 Fahrer nach Wahl

P) Sportwagen

P01 Sébastien Buemi CH/WEC	P02 A. Davidson GB/WEC	P03 André Lotterer D/WEC, Formel 1	P04 Marcel Fässler CH/WEC	P05 Benoît Tréluyer F/WEC	P06 Alexander Wurz A/WEC	P07 Neel Jani CH/WEC	P08 Marc Lieb D/WEC
P09 Mark Webber AUS/WEC	P10 Maximilian Götz D/GTM, BSS	P11 Laurens Vanthoor B/BES, BSS	P12 Timo Bernhard D/WEC	P13 C. Fittipaldi BR/USCC	P14 João Barbosa BR/USCC	P15 René Rast D/GTM, 24h Nbr.	P16 Fahrer nach Wahl

Q) Tourenwagen

Q01 José María López ARG/WTCC	Q02 Tiago Monteiro P/WTCC	Q03 Yvan Muller F/WTCC	Q04 Franz Engstler D/WTCC	Q05 Marco Wittmann D/DTM	Q06 Kevin Harvick USA/NASCAR	Q07 Mattias Ekström S/DTM, WRX	Q08 M. Rockenfeller D/DTM
Q09 Christian Vietoris D/DTM	Q10 Pascal Wehrlein D/DTM	Q11 Colin Turkington GB/BTCC	Q12 Thed Björk S/STCC	Q13 Jamie Whincup AUS/V8 SC	Q14 Heiko Hammel D/DTC Procar	Q15 Petr Fulín CZ/ETCC	Q16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von

SONAX



R) Langstrecke Nürburgring

R01 Rolf Derscheid D/VLN	R02 Michael Flehmer D/VLN	R03 Ch. Haase D/24h Nbr.	R04 M. Winkelhock D/24h Nbr.	R05 Ch. Mamerow D/24h Nbr.	R06 Sabine Schmitz D/VLN, 24h Nbr.	R07 Frank Stippler D/VLN, 24h Nbr.	R08 Marc Basseng D/VLN, 24h Nbr.
R09 Uwe Alzen D/VLN, 24h Nbr.	R10 Jens Klingmann D/VLN, 24h Nbr.	R11 Dirk Adorf D/VLN, 24h Nbr.	R12 Volker Strycek D/VLN, 24h Nbr.	R13 Christian Menzel D/VLN, 24h NBR.	R14 Klaus Abbelen D/VLN, 24h Nbr.	R15 Kévin Estre D/VLN, 24h Nbr.	R16 Fahrer nach Wahl

S) Rallye

S01 Sébastien Ogier F/WRC	S02 Jari-Matti Latvala FIN/WRC	S03 Thierry Neuville B/WRC	S04 Mikko Hirvonen FIN/WRC	S05 Petter Solberg N/WRX	S06 Nasser Al-Attiyah QAT/WRC2	S07 Robert Kubica PL/WRC	S08 Sepp Wiegand D/ERC
S09 Marian Griebel D/ERC	S10 Kris Meeke GB/WRC	S11 Ruben Zeltner D/DRM	S12 Esapekka Lappi FIN/ERC	S13 Nani Roma E/Rally Rd., Dakar	S14 R. Baumschlager A/ÖRM	S15 Sébastien Carron CH/SRM	S16 Fahrer nach Wahl

T) Markenpokale

T01 Nicki Thiim DK/Porsche Cups	T02 Philipp Eng A/Porsche Cups	T03 Kuba Giermaziak PL/Porsche SC	T04 Jordan L. Pepper ZA/Scirocco Cup	T05 C. Engelhart D/Porsche Cups	T06 M. Ammermüller D/Porsche Cups	T07 Jason Kremer D/Scirocco Cup	T08 R. Kupcikas LT/VW Castrol C.
T09 Earl Bamber NZ/Porsche Cups	T10 M. A.-Kottulinsky S/Scirocco Cup	T11 Stefano Comini CH/Seat Leon EC	T12 Pol Rosell E/Seat Leon EC	T13 Niklas Lilja S/Arbath 500 EU	T14 Oscar Nogues E/Renault Clio EC	T15 Dino Calcum D/Clio Cup CEU	T16 Fahrer nach Wahl

U) Nachwuchsfahrer

U01 Marvin Kirchhöfer D/GP3	U02 P. Niederhauser CH/GP3	U03 Alex Fontana CH/GP3	U04 Mathéo Tuscher CH/GP3	U05 Markus Pommer D/Formel-3-Cup	U06 Mikkel Jensen DK/F.-Masters	U07 Max Günther D/F.-Masters	U08 Nyck de Vries NL/F. Renault 2.0
U09 Kevin Jörg CH/ F. Renault 2.0	U10 Kyle Larson USA/NASCAR	U11 Stéphane Lefevre S/WRC	U12 K. van der Linde ZA/GTM	U13 Sven Müller D/Porsche Cups	U14 Julius Tannert D/Opel Cup	U15 Philipp Knof D/Citroën Trophy	U16 Fahrer nach Wahl

ANZEIGE

Die Leserwahl zum „Racer des Jahres 2014“ wird präsentiert von

MINICHAMPS

VOLLGAS-

Diesen Hauptpreis gibt es nicht zu kaufen: Hankook, der exklusive Reifenhersteller des Deutschen Tourenwagen Masters (DTM), lädt den Preisgewinner plus eine Begleitperson seiner Wahl (mindestens 18 Jahre alt) nach Hockenheim ein zum DTM-Saisonstart 2015. Einmal exklusiv hinter die Kulissen der größten europäischen Tourenwagenklasse zu schauen, das wird zu einem einzigartigen und unvergesslichen Erlebnis. Dieser Preis gilt inklusive Meet & Greet mit den DTM-Fahrern in der Hankook-VIP-Hospitality, individueller VIP-Boxenführung, Unterkunft, Transfers von/zur Rennstrecke, Eintritt (inkl. Fahrerlager) sowie Vollverpflegung.
Wert: ca. 2500,- Euro
www.hankookreifen.de

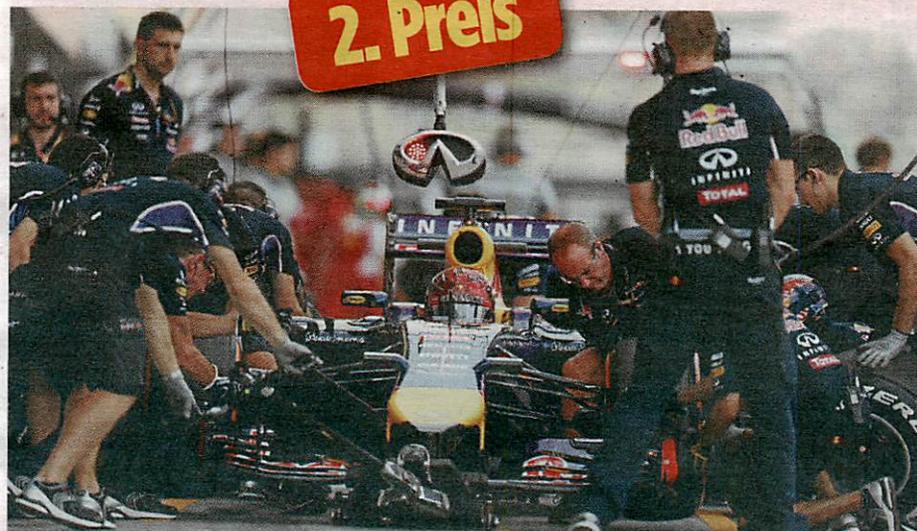


1 x 1 Rennwochenende bei der DTM 2015 mit HANKOOK

1. Preis

1 x 1 Rennwochenende bei der Formel 1 2015 mit SONAX

SONAX ist «Official Supplier» des Formel-1-Teams Infiniti Red Bull Racing. SONAX Autopflegeprodukte brillieren auf den härtesten Rennstrecken der Welt und lassen die Boliden sowie den Fuhrpark des mehrfachen F1-Weltmeisterteams glänzen. Auf den glücklichen Gewinner unserer Leserwahl-Teilnehmer wartet ein echter Motorsport-Leckerbissen: Ein exklusives Formel-1-Wochenende für zwei Personen. Der Gewinner ist mit Begleitperson beim Grossen Preis von Deutschland 2015 persönlich dabei und darf Boxenatmosphäre schnuppern! Inbegriffen sind Übernachtung, Eintritt sowie Verpflegung an der Rennstrecke bei eigener Anreise.
Wert: ca. 1500,- Euro
www.sonax.de



2. Preis

1 x 1 OZ Radsatz «Leggera HLT»

«Leggera HLT» ist die leichte Versuchung von OZ: Mit etwas Glück gehört der Radsatz bald Ihnen. Das elegant-sportliche Leichtgewicht mit markant-typischer OZ Carbon-Nabenabdeckung ist von 17 bis 20 Zoll für alle gängigen Lochkreise verfügbar und präsentiert sich mit fünf filigran ausgeführten Doppelspeichen in edlem «Grigio Corsa Bright»-Finish.
Wert: ab 1200,- Euro
www.oz-racing.de



3. Preis

PREISE!

So wählen und gewinnen Sie

Auf den vorangegangenen acht Seiten haben wir Ihnen im Rahmen unserer diesjährigen Leserwahl 60 Marken, 52 Modelle und 120 Fahrer aus dem Automobilrennsport vorgestellt. Sie stehen Ihnen in jeweils sieben, fünf bzw. acht Einzelkategorien zur Wahl. Pro Einzelkategorie haben Sie eine (!) Stimme, können also 20 Mal wählen. «Racer des Jahres 2014» werden die Wahlkandidaten, die in der jeweiligen Kategorie die meisten Leserstimmen erhalten.

Veranstalter dieser Leseraktion und dieses Gewinnspiels ist die Motor-Presse Schweiz AG, Industriestrasse 28, CH-8604 Volketswil, Schweiz. Mitmachen dürfen Personen über 18 Jahre. Ausgenommen sind Mitarbeiter der Motor-Presse Schweiz AG und Mitarbeiter von mit ihr im Sinne von Paragraph 15 des Aktiengesetzes verbundenen Firmen. Ebenfalls nicht teilnehmen dürfen Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

Wahlschein ausfüllen
Dieser MSA-Ausgabe 49/14 ist eine Wahlkarte beigelegt. An den darauf vorgesehenen Stellen tragen Sie bitte Ihre Wahl ein. Benutzen Sie dazu die Buchstaben- und Zahlen-Codes Ihrer persönlichen Favoriten. Wenn Sie bei den Fahrern keinen der von uns vorgeschlagenen Kandidaten wählen wollen, können Sie in jeder dieser acht Kategorien auch Ihren ganz persönlichen Favoriten mit seinem Vor- und Nachnamen eintragen.

Preise gewinnen
Die Gewinnspiel-Preise (siehe links) werden unter allen rechtzeitig eingesandten Teilnahmekarten der MOTORSPORT-aktuell-Leserwahl «Racer des Jahres 2014» verlost. Einsendeschluss ist der 5. Januar 2015 (Datum des Poststempels). Sie können auch online mitspielen: www.leserumfragen.de/msa bzw. www.leserumfragen.ch/msa. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Barauszahlung der Gewinne ist nicht möglich. Grundsätzlich ausgeschlossen von der Teilnahme sind Zusendungen, die Auftragsunternehmen für ihre Kunden vornehmen. ♦ MSA

1 x 1 RC-Car im XXL-Format

4. Preis



Wie ein Rasenmäher wird der 28-Kubik-Motor dieses fast einen Meter langen 1:5er-RC Pick Up Truck mit Benzin betrieben. Mehr als 3 PS leistet das Modell und erreicht damit eine Geschwindigkeit von über 80 km/h.

Wert: 444,- Euro
www.rc-car-online.de

3 x 1 EIBACH-Performance-Package

5.-7. Preis

Das Paket besteht jeweils aus: PRO-KIT Performance Fahrwerksfedern, PRO-SPACER Spurverbreiterungen und EIBACH Windbreaker Jacke. Eibach Pro-Kits werden von den Eibach-Fahrwerksingenieuren und Testexperten so konstruiert, dass sie eine Kombination von sportlicher Optik und Performance liefern, ohne dabei an Sicherheit oder Fahrqualität einzubüssen. Als ideale Ergänzung bekommt Ihr Fahrzeug mit dem passenden Eibach PRO-SPACER einen noch sportlicheren Look, weil die Räder und Reifen auf diese Weise die Radhäuser erst richtig ausfüllen.
Wert: je 350,- Euro
www.eibach.de



2 x 1 Foto-Kunstwerk von Blacky Schwarz

8./9. Preis



Sportliche Automobil- und Motorrad-Motive (beispielhafte Abbildung links). Limitierung auf je 25 Stück, mit signiertem Zertifikat. Jedes Foto-Kunstwerk wird auf hochwertiger Leinwand aufgezogen, Format von 100 x 75 cm.
Wert: je 350,- Euro
www.minichamps-art.de

1 x Sony PlayStation DriveClub Package

15. Preis

Es besteht aus einer DriveClub Umhängetasche und einer Promo-Disc mit dem PS4 Rennspiel.
Wert: 80,- Euro
www.driveclub.eu.playstation.com/



5 x 1 CASTROL EDGE 10W-60 (5L)

10.-14. Preis

Das vollsynthetische Castrol EDGE 10W-60 mit der Stärke von Titanium FST™ holt auch aus getunten Motoren und unter Rennsportbedingungen maximale Leistung heraus. Baut maximalen Öldruck auf, auch bei höchster Temperaturbelastung. Ist turbogetestet und hält den Ölverbrauch niedrig.
Wert: je 90,- Euro
www.castroledge.de



1 x 1 MINICHAMPS Modell

16. Preis



Lamborghini Gallardo LP 600 Reiter Engineering, Stuck/Stuck/Stack/Rostek 24h Nürburgring 2011.
Wert: 74,95 Euro
www.minichamps.de

MOTORSPORT aktuell

www.Danhausen.de
 alle Preise zzgl. Versandkosten

Fax: +49-241-9672 599 - E-Mail: info@danhausen.de - Telefon: +49-241-9672 550
oder per Post: Danhausen GmbH - Postfach 500503 - D-52089 Aachen

100 069400 PORSCHE 911 (997 II) G12 RS - 2011 - WHITE
 119,95 € 1:18



151 111134 LAMBORGHINI GALLARDO LP 600 - REITER ENGINEERING
 STÜCK/STÜCKSTÜCK/ROSTER - 24H NÜRBURGRING 2011
 74,95 € 1:18



417 140008 LOTUS F1 TEAM RENAULT E22
 ROMAIN GROJEAN - 2014
 64,95 € 1:43



417 140025 SCUDERIA TORO ROSSO STR9
 JEAN-ERIC VERGNE - 2014
 64,95 € 1:43



410 140001 INFINITI RED BULL RACING
 RENAULT RB10 - SEBASTIAN VETTEL - 2014
 59,95 € 1:43



437 131311 McLAREN MP4-12C GT3
 ART GRAND PRIX - 24H SPA 2013
 64,95 € 1:43



437 131399 McLAREN MP4-12C GT3
 DOERR MOTORSPORT - 24H NÜRBURGRING 2013
 59,95 € 1:43



437 131388 McLAREN MP4-12C GT3
 VON RYAN RACING - 24H SPA 2013
 64,95 € 1:43



ww.Minichamps-Art.de
 Lieferung vor Weihnachten möglich!
 Verschieden Größen und Motive wählbar.
 mit signiertem Zertifikat.
 Limitierung je 25 Stück,
 Motive auf hochwertiger Leinwand
 Fotocomposing: Blacky



MINICHAMPS ART

Motorrad-WM

Asien drängt weiter vorwärts



In Zukunft öfter unter Palmen: Die Hersteller wollen mehr Rennen in den Boom-Ländern Südostasiens; in Indonesien entsteht bald eine neue GP-Strecke

Von IMRE PAULOVITS

Die Zukunft wird für europäische Grand-Prix-Veranstalter härter. Die Hersteller drängen auf neue Märkte, und diese Märkte reagieren. So soll in Indonesien bald eine neue Rennstrecke entstehen.

Die Botschaft der Hersteller an Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta ist schon seit Jahren klar: Weil ihre Märkte in Europa schrumpfen und ihr Profit in den Wachstumsländern Südostasiens und Südamerikas erwirtschaftet wird, soll auch ihr Engagement in diesen Ländern dem Verbraucher direkter nahegebracht werden. Im Klar-

text: Die Fans sollen das MotoGP-Spektakel vor Ort erleben können.

Gleichzeitig stellte Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis dieses Jahr aber auch mehrfach klar, dass die Hersteller keine weitere Aufstockung der 18 GP pro Saison wünschen. Somit steht fest: Wenn ein neuer Austragungsort kommt, muss ein alter weichen.

Tendenz schon länger klar

Die Dorna beschäftigt sich schon länger mit diesem Trend. Carmelo Ezpeleta bereist im Winter ständig Länder in Südostasien und in Südamerika, er verhandelt mit Regierungen und Organisatoren. Als Ergebnis fuhr die MotoGP dieses

Jahr bereits in Argentinien; Brasilien soll hinzukommen, sobald eine passende Strecke fertig ist, und die Superbike-WM fährt 2015 erstmals in Thailand.

Das grösste Marktpotenzial und dazu noch den grössten Hype auf die Stars der Motorrad-WM hat aber Indonesien. Die Inselgruppe mit 240 Millionen Einwohnern und über 90 Millionen Zweirädern hatte bereits in den 1990er-Jahren ihren Grand Prix auf der Strecke von Sentul. Carmelo Ezpeleta hat vor zwei Jahren dort auch einen Besuch abgestattet, stellte jedoch fest, dass die Anlage völlig verwahrlost und so für einen Grand Prix komplett ungeeignet ist.

Die Anlage gehört dem Sohn des ehemaligen Ministerpräsidenten, und die Regierung konnte oder wollte sich nicht mit ihm über die Sanierung einigen. Doch der Region um die Hauptstadt Jakarta ist klar, wie lukrativ ein Grand Prix sein könnte. Ausserdem kämpft sie in letzter Zeit mit dem Problem illegaler Rennen auf öffentlichen Strassen.

So hat sich in der vergangenen Woche Jakartas City Council Chairman Edi Prasetyo Marsudi mit Gouverneur Basuki Tjahaja Purnama geeinigt, dass entweder in der Nähe des Flughafens oder des Hafens ein 65 Hektar grosses Gelände bereitgestellt wird, um eine Strecke für die Belange der Mo-

toGP und der Formel 1 bauen zu können. Das Geld für den Bau soll zur Hälfte von der Regierung, zur Hälfte aus der Privatwirtschaft kommen.

Europa unter Druck

Es werden noch mindestens zwei Jahre vergehen, bis in Indonesien eine Strecke steht. Dann dürfte auch sofort der Grand Prix in den Kalender kommen. Für Traditionsveranstaltungen wie Assen oder Sachsenring, mit jeweils über 100 000 Zuschauern sollte dies keine Gefahr darstellen. Das Wirtschaften wird aber auch für sie schwieriger werden, denn der Verdrängungsprozess wird auch über die Lizenzgebühren gehen. ♦

Superbike-WM

JR-BMW mit Elías und Badovini

Ayrton Badovini wird Teamkollege von Toni Elías im neuen BMW-Kundenteam von JR-Racing mit Technik-Chef Troy Corser.

Badovini wurde Leon Camier vorgezogen. Der Italiener hat viel Erfahrung auf der S 1000 R: Er gewann 2010 den Superstock-Cup und fuhr das BMW-Superbike 2011 und 2012. Dazu steuerte er 2014 die Bimota mit BMW-Motor. Hinzu kommt, dass die SBK voll mit Briten ist, starke Italiener sind die Ausnahme.

Badovini, der lange auf Alstare gehofft hatte, ist erleichtert: «Die BMW ist eines der besten Bikes für die neuen Regeln. Ich kenne das Originalmodell aus der Zeit bei BMW Italia. Mit Troy Corser können wir das Bike gut weiterentwickeln und er hilft mir auch als Fahrer.»

Über die Planung schweigt das Team. Es ist aber durchgesickert, dass man ab Mittwoch für vier Tage in Portimão ausrücken möchte. Toni Elías ist seit Wochen die Zuversicht in Person: «2015 wird ein sehr in-

teressantes Jahr in der Superbike-WM. Ich denke, wir können einige Leute überraschen.»

Starke Worte

Team-Besitzerin Jocelin Robinson kündigt an: «Wir werden sicher gute Ergebnisse holen. Einen Italiener und einen Spanier im Team zu haben, ist auch für unsere Partner wichtig. Über Toni muss man nicht viel sagen. Ich habe mit ihm schon in der 125er-WM gearbeitet. Ayrton hat bei BMW und Bimota einen Top-Job gemacht. Es ist viel Ar-

beit vor uns, aber ich kann es kaum erwarten, die Bikes auf der Piste zu sehen.»

Managerin Gemma Voces legt nach: «Ich bin sicher, Toni wird konkurrenzfähig sein, auch wenn das Bike neu für ihn ist. Ayrton habe ich seit Jahren beobachtet und bin sehr beeindruckt. Dass Ayrton das Bike gut kennt, wird uns helfen. Wir haben sicher eine Top-Fahrerpaarung. Zwar sind wir im Zeitplan etwas zurück, aber wir werden sicher nicht enttäuschen.» ♦ JO

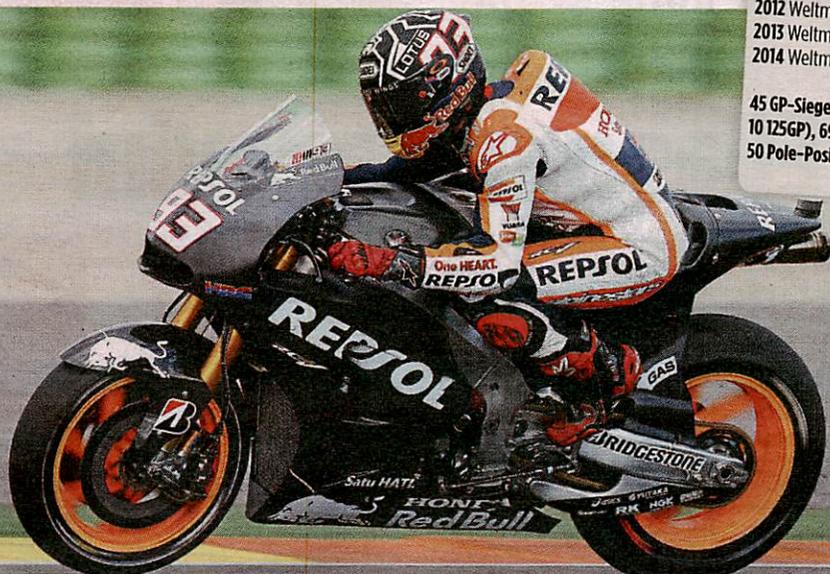


Ayrton Badovini: Wieder BMW

Voller Selbstvertrauen und Motivation, aber voll auf dem Boden der Tatsachen: Marc Márquez ist durch zwei MotoGP-WM-Titel gereift und will 2015 den dritten in Folge gewinnen

Marc Márquez

«Müssen hart arbeiten!»



Problemfall 2015er-Honda RC 213 V: «Den besten Kompromiss aus dem 2014er- und dem 2015er-Chassis zusammenstellen.»

Von IMRE PAULOVITS

Weltmeister Marc Márquez hat eine Saison voller Rekorde, aber in der zweiten Saisonhälfte auch voller Pannen hinter sich. Im MSA-Interview erzählt der vierfache Weltmeister, wie er seinen Titel im nächsten Jahr wieder verteidigen und sich verbessern will.

Wie siehst du deine letzte, sensationelle Saison, wo du nun etwas Abstand gewonnen hast?
MARC MÁRQUEZ: Ich habe einiges gelernt. Es war schon etwas merkwürdig: Je mehr du gewinnst, desto grösser wird dein Vorsprung, und so solltest du eigentlich auch immer weniger Druck haben. Denn du müsstest für die Meisterschaft eigentlich immer weniger riskieren. Aber stattdessen hatte ich jedes Mal, wenn ich gewonnen habe, noch mehr Druck, weil die Leute von mir noch mehr Siege erwarteten. So kam der vierte Platz in Brünn wie eine Erlösung. Von da an konnte ich mich auf mich selbst konzentrieren.

Fühlst du dich jetzt noch besser gewappnet oder noch mehr als der Gejagte?

Es war schon letztes Jahr so, dass alle Fahrer immer nur gefragt wurden, was sie bräuchten, um mich zu schlagen. Das war mir schon unangenehm. Denn als Fahrer weiss ich genau, wie es sich anfühlt, wenn man nicht über sich selbst, sondern über den Gegner befragt wird. Und je mehr ich gewonnen habe, desto mehr wurden die anderen über mich befragt. So hatte ich schon Angst, dass Fahrer, mit denen ich gut auskam, mich irgendwann hassen würden. Aber mir ist klar: Alle wollen gewinnen, und alle arbeiten daran. Deshalb: Auch wir müssen hart arbeiten!

Du hast deinen Titel verteidigt und mehr Rennen gewonnen als je ein anderer Pilot zuvor. Was willst du für nächstes Jahr trotzdem an dir verbessern?

Als allererstes meine Starts. Dieses Jahr bin ich manchmal schon besser gestartet als letztes Jahr, aber auf einigen Strecken könnte es nächstes Jahr passieren, dass jemand viel schneller ist als ich. Wenn ich dann schon am Start Positionen verliere und in den ersten Runden erst wieder die anderen überholen muss, kann es sein, dass die Fahrer an der Spitze schon enteilt sind und mein Rennen gelaufen ist. Dazu will ich auch all die Fehler, die ich dieses Jahr gemacht habe, verstehen und versuchen, sie nicht mehr zu machen.

Du hast viele Rekorde gebrochen. Was gibt dir das?

Rekorde sind immer etwas Gutes, denn sie zeigen, dass man seine Sache gut macht. Aber derzeit bin ich nur auf den Titel

Zur Person Marc Márquez

Geburtstag 17. Februar 1993
Geburtsort Cervera (E)
Herkunftsland Spanien

ERFOLGE

2001 Katalanischer Meister MiniEnduro
 2004 2. katalan. Meistersch. 125GP
 2005 Katalanischer Meister 125GP
 2006 Katalanischer Meister 125GP
 2007 8. spanische Meisterschaft 125GP
 2008 WM-13. 125GP (KTM)
 2009 WM-8. 125GP (KTM)
 2010 Weltmeister 125GP (Derbi)
 2011 Vize-Weltmeister Moto2 (Suter)
 2012 Weltmeister Moto2 (Suter)
 2013 Weltmeister MotoGP (Honda)
 2014 Weltmeister MotoGP (Honda)

45 GP-Siege (19 MotoGP, 16 Moto2,
 10 125GP), 69 Podestplätze,
 50 Pole-Positions

fokussiert. Ich denke, meine Rekorde werden mir dann am meisten bedeuten, wenn ich bereits aufgehört habe.

Du warst mit deinem 2015er-Motorrad bei den Valencia-Tests nicht sonderlich glücklich. Ja, ich mag nicht, wie die Motorbremse arbeitet. Das Hinterrad hat viel blockiert, das gefiel mir nicht. Wir müssen die Sache nun anders angehen. Auch am Kurvenausgang müssen wir uns noch verbessern, denn es sieht so aus, dass das Bike in einigen Kurven zu aggressiv ist. Ich denke aber, dass wir das mit der Elektronik in den Griff bekommen werden. Das Hauptproblem ist aber der hintere Teil des Fahrwerks. Ich mag das Gefühl nicht, und ich konnte auch nicht die besten Linien durch die Kurven fahren. Und wenn du am Kurveneingang und in

«Starke Gegner sind meine grösste Motivation.»

MARC MÁRQUEZ



der Kurvenmitte nicht auf der besten Linie bist, dann hast du am Schluss auch nicht das richtige Tempo und kommst auf keine anständige Zeit.

War das Bike also schlechter als das 2014er?

Ehrlich gesagt ja. Aber an einem Tag alles über ein Motorrad zu erfahren, das ist auch schwierig. Das Positive ist, dass die letzten Meter auf der Bremse, wo ich bisher die grössten Probleme hatte, besser geworden sind und ich das Gefühl mochte. Dann haben wir versucht, das Heck zu ändern, das wurde aber nicht gut. Jetzt müssen die Ingenieure für den Malaysia-Test im Februar den richtigen Kompromiss aus den beiden Chassis finden, damit wir vorwärtskommen. Aber wie gesagt: Wir hatten nur einen Testtag, und da ist es schwierig, alle Geometrien durchzuprobieren. Wir haben auch mit dem Set-up noch nicht richtig gespielt. Aber die Ingenieure haben verstanden, was ich brauche, und ich glaube an Honda. Unser Potenzial ist aber nicht schlecht, von den Zeiten her war ich auch mit dem Proto-Bike da, aber noch langsamer als mit dem 2014er-Motorrad. Ich habe mich an diesem Testtag die ganze Zeit auf das 2015er-Motorrad konzentriert, bin dann nur zum Schluss zu Vergleichszwecken noch einmal mit dem 2014er rausgefahren und war damit schneller.

Wie weit war der Prototyp anders als der, den du bei den

Brünn-Tests im Juli verwendet hast?

Der grösste Unterschied war der Motor. Aber der kann das ganze Paket stark beeinflussen. Das Fahrwerk war ähnlich. Aber auch die Strecke in Brünn ist anders als Valencia. In Brünn hat das Chassis gut funktioniert, in Valencia habe ich das Heck nicht gemocht. Jetzt müssen wir die Daten verstehen lernen und für die Malaysia-Tests den besten Kompromiss finden. **Von den Top-Piloten haben nur du und Rossi auch im Regen getestet.**

Ich habe nur etwas an der Vorderradbremse ausprobiert, wofür diese Bedingungen wirklich gut waren. Wir haben auch keine Set-ups und nichts anderes probiert. Normalerweise verliert man bei solchen Bedingungen den ganzen Tag, auf diese Art konnten wir wenigstens etwas Sinnvolles machen, wenn es auch nur eine Sache und nur 15 Runden waren.

Was hast du an der Bremse probiert?

Es war eine neue Bremszange, von der ich wissen wollte, ob sie mir ein besseres Gefühl gibt. Wir versuchen weiter, die Temperatur der Bremse zu senken. Aber wir müssen jetzt in Malaysia herausfinden, ob das mit dieser Zange wirklich funktioniert. Das ist der richtige Ort dafür, wir wollten aber auch wissen, wie sich diese Zange bei Nässe und kalten Bedingungen verhält.

Hast du nicht das Gefühl, dass du durch den einen Testtag, den du nach dem Finale ausgelassen hast, wertvolle Testzeit eingebüsst hast?

Schon, aber letzten Winter habe ich viel mehr eingebüsst (lacht). Aber im Ernst: Ich habe auch letztes Jahr den Montag ausgelassen, am Dienstag hat es wie dieses Jahr geregnet, also hatte ich damals in Valencia auch nur den Mittwoch. Und es gibt auch Zeiten, wo man einfach mal feiern muss.

Wie war es, mit deinem Bruder zusammen zu fahren?

Es war nicht ganz leicht, so langsam zu fahren. Aber ich habe diese Ausfahrt mit meinem Bruder sehr genossen. Dann habe ich mir gedacht: Ich sollte zwei oder drei Runden mal richtig pushen, um in der Zeitentabelle etwas weiter nach oben zu kommen. Aber dann habe ich es gelassen, es war so in Ordnung.

War er nach dem MotoGP-Test nicht enttäuscht, doch nur Moto2 fahren zu können?

Ich denke nicht. Die Fahrt hat ihm sicher geholfen, einiges zu verstehen, und er sollte ja auch nicht pushen. Auch so hat er in den letzten Runden gut gebremst, er war auf den richtigen Linien. Ich habe ihn dann in der Box gefragt, ob er noch einmal raus will. Weil ich aus eigener

Erfahrung weiss, dass es besser wird, wenn man in der Box etwas abgekühlt ist und sich die Dinge durch den Kopf gehen lässt. Aber er hatte Bedenken, und Emilio und das Team haben schnell gesagt, dass wir aufhören sollten. Der Jerez-Test danach war ja für ihn viel wichtiger, und dort hat er auch das Moto2-Bike sehr genossen.

Was sagst du zu Jack Millers Einstand in der MotoGP?

Er hatte zunächst mit der Motorleistung alle Hände voll zu tun, aber das ist normal. Er hat sich aber sehr schnell gesteigert, jetzt müssen wir sehen, wie weit er sich noch steigern kann. Richtig aussagekräftig wird es, wenn er alles gelernt hat und wenn es dann zu den Rennen geht. Aber er hat bislang unheimlich viele Runden gedreht und er hat sich gut gesteigert.

Du hast einen neuen Fahrstil in die MotoGP gebracht. Hast du dir mit deinem Crewchief Santi Hernandez Gedanken über einen nächsten Schritt gemacht?

Der nächste Schritt ist erst einmal das neue Motorrad für das nächste Jahr, und dann müssen wir sehen, wo wir uns noch verbessern können. Bislang haben wir uns mit Santi noch keine Gedanken gemacht, wo wir uns noch verbessern können. Aber natürlich müssen wir auf Strecken, auf denen wir dieses Jahr Probleme hatten, wie Misano, oder beim Rennen in Brünn, versuchen, uns zu verbessern. Aber zu Hause in der Winterzeit, speziell, wenn im Januar die nächste Testphase näher rückt, werden mir schon wieder neue Gedanken zu der nächsten Saison kommen. Das ist die Zeit, in der man über so etwas nachdenken sollte.

Hast du nach zwei gewonnenen Titeln in der MotoGP noch immer die gleiche Motivation wie bei deinem Aufstieg?

Ganz sicher. Ich werde jetzt 22, und meine Motivation ist wirklich gross. Ich weiss, dass im nächsten Jahr Valentino da sein wird, ich weiss, dass Jorge diesen Winter eine Menge trainieren wird, um richtig fit in die nächste Saison zu starten. Dani hat einen Teil seines Teams ausgewechselt, auch er wird zu 100% motiviert sein. Das ist meine grösste Motivation. Wenn du siehst, dass deine Gegner Dinge ändern, um dich zu schlagen, dann motiviert es dich, dich ebenfalls zu verbessern.

Wirst du diesen Winter wirklich von zu Hause ausziehen?

Vielleicht. Ich sehe mich derzeit um. Aber noch habe ich mich nicht entschieden. Ich werde jetzt die Optionen genau überdenken, vielleicht findet sich etwas, das mir gefällt.

Jorge Lorenzo verkauft sein Haus...

Das ist mir zu gross. Es wäre ein zu grosser Schritt auf einmal. ♦

Jack Miller

Steile Lernkurve



Jack Miller: Auch mit einem MotoGP-Longrun keine Probleme

MotoGP-Quereinsteiger Jack Miller bekam letzte Woche noch einmal drei Testtage, um den Sprung von der Moto3 auf die viermal so starke Maschine zu bewältigen. Dabei legte der 19-jährige Australier weitere grosse Schritte vor. Nach dem dritten Testtag war er mit 2:02,9 bereits auf demselben Niveau wie Scott Redding mit der Production-Honda beim Qualifying zum Malaysia-GP einen Monat zuvor. Der Moto3-Vizeweltmeister legte auch eine Renndistanz hin und hatte trotz der Hitze keine Konditionsprobleme.

Noch immer wenig Elektronik

Miller fuhr an den drei Tagen insgesamt 120 Runden, er fuhr jeweils, bis am Nachmittag Re-

gen seine Fahrt beendete und steigerte sich vom ersten zum dritten Testtag um volle zwei Sekunden. Der bisherige Moto3-Pilot bekam auch weiterhin nur wenig Elektronik, um auf diese Art den Umgang mit Leistung und Gewichtstransfer zu lernen.

«Das Fahren mit einer MotoGP-Maschine ist in Valencia und auf diesem breiten, langen Kurs ganz anders», stellte Miller fest. «Zunächst drehte das Hinterrad durch, weil die Strecke wenig Grip hatte. Ich bin aber sehr glücklich, ich konnte mich kontinuierlich steigern, und auch beim Longrun hatte ich kein Problem mit meiner Kondition. Jetzt will ich mich über den Winter gründlich vorbereiten und im Februar noch stärker wieder kommen.» ♦ JP

Stefan Bradl

Mit Öhlins alles gut



Stefan Bradl: Mit neuen Federerelementen Probleme behoben

Nach seiner desaströsen ersten Testfahrt mit der Forward-Yamaha auf Kayaba-Federerelementen in Valencia sah die Welt nach den zwei Testtagen in Jerez für Stefan Bradl schon ganz anders aus: Am trockenen Mittwoch fuhr er die Bestzeit aller anwesenden MotoGP-Piloten, die 1:39,593 waren nur eine halbe Sekunde langsamer als die Quali-Zeit von Aleix Espargaró beim GP von Spanien im Mai, als der Spanier die Forward-Yamaha auf den fünften Startplatz stellte.

Die Richtung stimmt

Damit ist im Team auch die Frage nach dem Lieferanten der Federerelemente entschieden wor-

den. Auch Yamaha hatte dem Team ein Chassis-Update bereitgestellt.

«Wir haben bei diesem Test einiges geschafft», freute sich der deutsche MotoGP-Pilot, der am Wochenende seinen 25. Geburtstag feierte. «Ich konnte mich mit dem Motorrad richtig anfreunden und habe es ein ganzes Stück weitergebracht. Die Rundenzeit ist gut, mein Gefühl ist gut, und es war noch einmal wichtig, vor der Winterpause einen guten Eindruck zu bekommen. Das Motorrad ist anders als die Honda, und ich habe angefangen, meinen Fahrstil umzustellen. Wir haben uns hier klar in die richtige Richtung bewegt.» ♦ JR/IP

MotoGP

Vor Pause letzter Feinschliff



Alvaro Bautista: Noch viel Arbeit mit dem neuen Aprilia-Motor

Die neuen Werksteams von Suzuki und Aprilia testeten vor dem am 1. Dezember in Kaff tretenden Testverbot noch einmal in Jerez.

Aprilia arbeitete bei diesem Test mit beiden Piloten an dem Motor mit pneumatischem Ventiltrieb, den Melandri bereits zwei Wochen zuvor in Valencia kurz ausprobiert hatte. Dieses Triebwerk basiert aber weiterhin auf dem Motorgehäuse der Strassen-RSV4. Das kompaktere MotoGP-Prototypen-Triebwerk, das bei Aprilia bereits in der Entwicklung ist,

wird erst für die Saison 2016 einsatzbereit sein.

Alvaro Bautista stellte schnell fest, dass es mit diesem Motor noch viel Arbeit gibt. «Der Motor hat zwar viel mehr Leistung, aber er ist noch an der falschen Stelle», so der 30-jährige Spanier. «Wir müssen ihn nun besänftigen. Dazu müssen wir die Elektronik, die mit dem vorherigen Motor entwickelt wurde, anpassen. Wir waren hier die ganze Zeit damit beschäftigt, mir zu einem besseren Gefühl mit dem Gas zu verhelfen.»

«Dieser Motor könnte noch für so manche Überraschung



Maverick Viñales (25) und Aleix Espargaró: Wenig Trockenzeit

sorgen, wenn wir die Elektronik in den Griff bekommen haben», meinte MotoGP-Rückkehrer Marco Melandri. Der 32-jährige Italiener fuhr an den drei Testtagen 123 Runden auf eine Bestzeit von 1:41,5, Bautista fuhr 131 Runden und liess sich eine Bestzeit von 1:40,6 notieren.

Wetterpech für Suzuki

Die Suzuki-Werksfahrer Aleix Espargaró und Maverick Viñales begannen ihre Testarbeit bereits am Montag und packten am Dienstagabend wieder ein, doch damit hatten sie nur einen halben Nachmittag trockene

Piste. Espargaró kam auf eine Bestzeit von 1:40,1, Viñales auf 1:40,6. Teamchef Davide Brivio war trotzdem nicht unglücklich: «Wir haben noch einmal an der Elektronik arbeiten können, unsere Fahrer waren mit dem Fortschritt zufrieden. Jetzt müssen alle im Winter ihre Hausaufgaben machen.

Ducati fuhr am Mittwoch und Donnerstag. Andrea Dovizioso liess sich eine Bestzeit von 1:38,9 notieren, Andrea Iannone 1:39,0. «Wir haben hier noch einmal Fahrwerksdaten für das neue Bike gesammelt, das war wichtig», so Dovizioso. ♦ JR/IP

Moto2/Moto3

Letzte Testrunden



Alex Márquez: «Am Letzten noch etwas gefunden»

In Almeria testeten viele Moto2- und Moto3-Piloten das letzte Mal in dieser Saison.

Kalex hatte hierzu noch einmal eine neue Schwinge für das 2015er-Modell mitgebracht, das von Weltmeister Tito Rabat ausprobiert wurde. «Für das 2015er-Modell haben wir durchwegs positive Resonanz bekommen», so Kalex-Konstrukteur Alex Baumgärtel. «Jetzt werden wir noch Teile fertigen, dann geht es im Februar bei den IRTA-Tests weiter. Aber die Entwicklung hört nie auf, es wird auch in der Saison 2015 weitere Entwicklungsschritte geben.»

Moto3-Weltmeister Alex Márquez freute sich über die erreichten Fortschritte: «Wir

hatten sechs einigermaßen brauchbare Testtage, ich habe mich in dieser Zeit kontinuierlich gesteigert», so der 18-jährige Spanier. «Am letzten Tag in Almeria haben wir dann etwas gefunden, das meinem Fahrstil sehr entgegenkommt. Seither fällt mir das schnelle Fahren viel leichter. Jetzt muss ich mich im Winter körperlich perfekt auf diese Klasse vorbereiten.»

Gresini-Pilot Niccolò Antonelli freute sich über Fortschritte mit der Honda-Moto3: «Das Motorrad verlangt nach einem etwas anderen Fahrstil als die KTM», so der Italiener. «So bin ich froh über die vielen Runden, die wir in Almeria drehen konnten.» ♦ JR

Moto2

«Konstant ganz vorn»

Die zwei Testtage der neuen Kalex-Piloten und Teamkollegen Tom Lüthi und Dominique Aegerter in Le Castellet fielen buchstäblich ins Wasser.

2015 fahren der WM-4. Tom Lüthi und der WM-5. Dominique Aegerter in unterschiedlichen Farben, aber im selben Team. Lüthi ist für Derendinger-Interwetten unterwegs, Aegerter (und Robin Mulhauser) wie bisher für Technomag-CarXpert. Neu für die beiden Moto2-WM-Titelhoffnungen für 2015 ist auch der Wechsel von Suter zu Kalex, die sie bei privaten Tests in Le Castellet (das Team ist nur wenige Kilometer entfernt in Signes stationiert) besser kennenlernen wollten.

«Kommen miteinander klar»

Doch das schlechte Wetter machte den beiden Schweizern einen Strich durch die Rechnung, mehr als 30 Runden auf der nie ganz trockenen Strecke lagen nicht drin. Dennoch zog Lüthi ein positives Fazit: «Ich muss nicht nur die Kalex, sondern auch die neue Teamstruktur und das Personal kennenlernen. Bisher klappt alles sehr

gut, und ich bin echt zuversichtlich. Das Ziel ist klar, wir müssen konstant ganz vorne dabei sein.» Auch Aegerter gibt sich optimistisch: «Tom und ich haben Weltmeister Rabat 2014 besiegt. Dank der gegenseitigen Unterstützung und dem Datenaustausch sollten wir nun noch rascher vorwärtskommen. Ich gebe zu, dass ich zu Beginn des gemeinsamen Projekts skeptisch war. Aber ich habe Tom, obwohl wir nicht weit voneinander leben, nicht gut genug gekannt. Seit wir nun im selben Team sind, hat sich das geändert. Wir kommen wirklich gut miteinander klar.» ♦ ML



Lüthi: «Rabat schon besiegt»

NACHRICHTEN

Moto2 weiterhin mit CBR600-RR-Motoren

Moto2 Honda bleibt Alleinausrüster in Sachen Motoren. Der Vertrag zwischen der Dorna und der spanischen Firma ExternPro, welche die Triebwerke (CBR600-RR-Reihenvierzylinder) seit 2013 vorbereitet und revidiert, wurde um drei Jahre bis 2018 verlängert.

Romano Fenati ausser Gefecht

Moto3 Sky Racing-Pilot Romano Fenati (18), vierfacher GP-Sieger 2014 für das Team von Valentino Rossi, brach sich beim Supermoto-Training das Schlüsselbein. Damit fällt Fenatis geplante Teilnahme mit seinem Teamboss an der Monza-Rallye (Auto) ins Wasser.

Robin Mulhauser: Ein Monat Pause

Moto2 Der Schweizer Robin Mulhauser (24), Teamkollege des WM-5. Dominique Aegerter, wurde wegen einer früheren Verletzung an der Schulter operiert und konnte im Gegensatz zu Aegerter und Tom Lüthi seine neue Kalex noch nicht testen. «Ich bin gespannt und ungeduldig. Aber da mir die Ärzte eine Ruhepause von rund vier Wochen vorgeschrieben haben, muss ich bis nach dem Ende des Testverbots am 1. Februar warten.» ♦ ML

KOMPAKT

»» **Moto2** Öhlins-Konkurrent WP Suspension feierte 2014 mit Aegerter und Zarco in der Moto2-Klasse Erfolge. 2015 kommt mit Tom Lüthi ein weiterer Toppilot hinzu, weitere Teams wollen die WP-Produkte testen.

»» **Moto2** Sandro Cortese war trotz schlechtem Wetter bei seinem Dreitagestest in Jerez zufrieden mit den Ergebnissen. «Wir konnten noch ein paar Sachen ausprobieren und noch einen Funktionstest mit dem Federbein durchführen. Jetzt können wir uns in aller Ruhe auf die neue Saison vorbereiten.»

»» **Moto3** Danny Kent will 2015 mit Kiefer Racing um den Titel kämpfen. 2016 will er mit dem Team in die Moto2 aufsteigen. ♦ ML/IP

Saisonbilanz Moto2

Rabat fast überall die Nummer 1

MOTO2 / Saisonbilanz 2014



Fahrer	Fahrzeug/Team	gestartet	gewertet	gepunktet	Startplatz Ø	gesamt pro Rennen	Katar	Americas	Argentinien	Spanien	Frankreich	Italien	Katalonien	Holland	Deutschland	Indianapolis	Tschechien	Grossbritannien	San Marino	Aragón	Japan	Australien	Malaysia	Valencia
1. Esteve Rabat (E)	Marc VDS Racing Team-Kalex	18	18	18	1.9	346 19.2	1	2	1	4	3	1	1	8	4	4	1	1	1	2	3	3	3	2
2. Mika Kallio (FIN)	Marc VDS Racing Team-Kalex	18	17	17	4.8	289 16.1	2	4	7	1	1	6	4	3	2	1	2	2	2	7	5	4	2	NC
3. Maverick Viñales (E)	Pons HP40-Kalex	18	16	16	7.5	274 15.2	4	1	NC	5	4	9	2	2	5	2	6	3	4	1	2	1	1	NC
4. Thomas Lüthi (CH)	Interwetten Sitag-Suter	18	16	15	7.6	194 10.8	3	6	19	10	8	NC	5	6	9	NC	4	5	5	4	1	2	8	1
5. Dominique Aegerter (CH)	Technomag carXpert-Suter	18	17	14	11.4	172 9.6	NC	3	4	2	7	5	14	21	1	3	5	21	6	6	18	8	5	6
6. Johann Zarco (F)	AirAsia-Caterham Suter	18	14	12	6.5	146 8.1	23	NC	18	8	NC	7	3	4	NC	10	9	4	3	3	4	NC	4	3
7. Simone Corsi (I)	NGM Forward-Kalex	12	9	9	8.8	100 8.3	5	5	5	NC	2	4	NC	13	3	5	12	NC						
8. Luis Salom (E)	Pons HP40-Kalex	18	15	12	13.6	85 4.7	14	NC	3	6	5	2	NC	15	14	26	NC	19	15	13	15	17	11	4
9. Sandro Cortese (D)	Dynavolt Intact GP-Kalex	18	13	12	9.0	85 4.7	7	14	9	9	12	13	NC	NC	NC	6	3	18	12	12	NC	6	7	NC
10. Marcel Schrötter (D)	Tech3	18	16	15	12.8	80 4.4	NC	9	11	NC	11	12	9	12	12	14	10	14	11	10	29	7	10	8
11. Franco Morbidelli (I)	Italtrans Racing Team-Kalex	18	16	10	12.8	75 4.2	25	17	13	20	10	10	21	24	6	NC	8	6	7	5	7	13	NC	21
12. Anthony West (AUS)	QMMF Racing Team-Speed Up	18	16	9	24.7	72 4.0	9	7	12	11	14	18	10	1	17	9	22	22	17	NC	NC	22	18	9
13. Sam Lowes (GB)	Speed Up	18	12	8	12.3	69 3.8	6	16	8	NC	9	8	NC	NC	20	24	NC	7	18	9	NC	5	NC	7
14. Xavier Simeon (E)	Gresini-Suter	18	12	8	12.8	63 3.5	24	NC	2	7	NC	14	NC	25	10	NC	14	NC	16	NC	10	9	19	5
15. Jonas Folger (D)	AGR Team-Kalex	18	14	9	10.6	63 3.5	11	NC	16	3	6	3	NC	23	NC	18	15	NC	19	23	12	15	9	13
16. Jordi Torres (E)	Aspar Team-Suter	18	16	11	15.6	57 3.2	8	26	10	12	17	11	NC	26	NC	12	18	11	21	8	11	10	15	11
17. Julian Simón (E)	Italtrans Racing Team-Kalex	18	15	8	13.8	56 3.1	16	23	17	14	NC	22	12	7	16	NC	7	12	8	16	6	20	6	NC
18. Ricard Cardus (E)	Tech3	18	16	10	16.9	45 2.5	12	10	NC	13	26	19	7	16	11	15	20	16	NC	14	9	16	12	12
19. Hafizh Syahrin (MAL)	Petronas Raceline Malaysia-Kalex	18	15	9	21.4	42 2.3	15	15	20	21	15	25	NC	10	18	7	13	8	20	11	8	NC	NC	16
20. Alex De Angelis (RSM)	Tasca Racing-Suter	10	6	4	15.4	37 3.7	NC	8	6	17	NC	17	NC	5	NC	8								
21. Mattia Pasini (I)	NGM Forward Racing-Kalex	17	10	5	14.8	35 2.1	17	12	NC	18	NC	NC	6	17	8	NS	17	9	13	21	NC	NC		NC
22. Takaaki Nakagami (J)	Honda Team Asia-Kalex	18	15	11	13.2	34 1.9	DO	11	15	NC	16	16	13	14	21	11	19	15	10	15	13	11	NC	14
23. Axel Pons (E)	AGR Team-Kalex	18	10	6	18.7	28 1.6	NC	19	26	16	NC	15	8	NC	15	16	11	10	9	NC	NC	NS	NC	NC
24. Randy Krummenacher (CH)	Ioda Racing Team-Suter	18	16	7	21.7	24 1.3	13	13	27	15	13	26	25	NC	7	NS	24	13	14	27	21	19	26	22
25. Lorenzo Baldassarri (I)	Gresini-Suter	18	12	4	22.4	20 1.1	NC	NC	28	NC	20	23	11	9	NC	17	NC	NC	25	25	17	14	17	10
26. Louis Rossi (F)	SAG Team-Kalex	18	15	6	20.5	18 1.0	10	NC	25	NC	NC	20	15	28	13	13	16	17	26	20	16	12	NC	15
27. Gino Rea (GB)	AGT Rea Racing-Suter	18	16	2	26.9	7 0.4	NC	25	30	26	19	21	22	11	25	25	26	20	22	17	14	21	NC	24
28. Nicolás Terol (E)	Aspar Team-Suter	16	13	1	24.1	2 0.1	NC	NC	14		21	24	20	22	19	21	25		NC	29	22	18	24	18
29. Roberto Rolfo (I)	Tasca Racing-Suter	2	2	1	24.5	2 1.0																	14	20
Robin Mulhauser (CH)	Technomag carXpert-Suter	18	16	0	31.3	0 0.0	22	24	29	27	25	30	18	27	24	22	30	27	29	26	28	NS	NS	17

NC = nicht klassiert; NS = nicht gestartet; DO = disqualifiziert

Meiste Pole-Positions

1. Esteve Rabat	11
2. Mika Kallio	3
3. Maverick Viñales	1
Dominique Aegerter	1
Johann Zarco	1
Jonas Folger	1

Bester Startplatz

1. Esteve Rabat	Pole-Position (11)
2. Mika Kallio	Pole-Position (3)
3. Maverick Viñales	Pole-Position (1)
Dominique Aegerter	Pole-Position (1)
Johann Zarco	Pole-Position (1)
Jonas Folger	Pole-Position (1)
7. Thomas Lüthi	2. Startplatz (2)
Sandro Cortese	2. Startplatz (2)
9. Luis Salom	3. Startplatz (2)
10. Simone Corsi	3. Startplatz (1)
Xavier Simeon	3. Startplatz (1)
Sam Lowes	3. Startplatz (1)
Franco Morbidelli	3. Startplatz (1)
Takaaki Nakagami	3. Startplatz (1)

Meiste Siege Fahrer

1. Esteve Rabat	7
2. Mika Kallio	3
3. Maverick Viñales	4
4. Thomas Lüthi	2
5. Dominique Aegerter	1
Anthony West	1

Schnellste Rennrunden Fahrer

1. Esteve Rabat	5
Maverick Viñales	5

Meiste Rennkilometer

1. Esteve Rabat	3
4. Thomas Lüthi	2
5. Dominique Aegerter	1
Luis Salom	1
Jonas Folger	1

Meiste Podestplätze Fahrer (1./2./3.)

1. Esteve Rabat	14 (7/3/4)
2. Mika Kallio	10 (3/6/1)
3. Maverick Viñales	9 (4/4/1)
4. Thomas Lüthi	4 (2/1/1)
5. Dominique Aegerter	4 (1/1/2)
6. Johann Zarco	4 (0/0/4)
7. Simone Corsi	2 (0/1/1)
Luis Salom	2 (0/1/1)
9. Jonas Folger	2 (0/0/2)
10. Anthony West	1 (1/0/0)
11. Xavier Simeon	1 (0/1/0)
12. Sandro Cortese	1 (0/0/1)

Meiste Führungsrunden Fahrer

1. Mika Kallio	128
2. Esteve Rabat	124
3. Maverick Viñales	41
4. Thomas Lüthi	26
Simone Corsi	26
6. Anthony West	13
Jonas Folger	13
8. Takaaki Nakagami	12
9. Xavier Simeon	10
10. Dominique Aegerter	6
11. Johann Zarco	3
Luis Salom	3
13. Sam Lowes	1

Meiste Rennkilometer

1. Esteve Rabat	1914
Roman Ramos	1914
3. Dominique Aegerter	1882
4. Takaaki Nakagami	1837
5. Franco Morbidelli	1827
6. Mika Kallio	1805
7. Marcel Schrötter	1799
8. Randy Krummenacher	1787
9. Jordi Torres	1780
10. Anthony West	1779

Meiste Trainingskilometer

1. Esteve Rabat	8305
2. Mika Kallio	7577
3. Anthony West	7559
4. Xavier Simeon	7438
5. Jordi Torres	7410
6. Dominique Aegerter	7383

Meiste Podestplätze Teams (1./2./3.)

1. Marc VDS Racing Team	24 (10/9/5)
2. Pons HP40	11 (4/5/2)
3. Interwetten Sitag	4 (2/1/1)
4. Technomag carXpert	4 (1/1/2)
5. AirAsia Caterham	4 (0/0/4)
6. NGM Forward Racing	2 (0/1/1)
7. AGR Team	2 (0/0/2)
8. QMMF Racing Team	1 (1/0/0)
9. Gresini	1 (0/1/0)
10. Dynavolt Intact GP	1 (0/0/1)

Meiste Siege Teams

1. Marc VDS Racing Team	10
2. Pons HP40	4
3. Interwetten Sitag	2
4. Technomag carXpert	1
QMMF Racing Team	1

Schnellste Rennrunden Teams

1. Marc VDS Racing Team	8
2. Pons HP40	6
3. Interwetten Sitag	2
4. Technomag carXpert	1
AGR Team	1

WM-Endstand Hersteller

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



Beinhartes Titel- und Teamduell: Moto2-Weltmeister Esteve Rabat vor Vizechampion Mika Kallio

MOTORSPORT
aktuell

Die Geschenkidee

Ein Jahr **MOTORSPORT aktuell** verschenken*
plus **Gratis-Extra** für Sie! *Das Geschenkabo endet nach einem Jahr (50 Ausgaben) automatisch.



1. JET Tankgutschein, Wert: 50,- €
Bequem und bargeldlos Markenkraftstoff tanken,
bundesweit an allen teilnehmenden JET-Stationen.



2. Amazon.de Gutschein, Wert: 50,- €
Riesige Auswahl aus Millionen von Produkten auf Amazon.de.
Ab 20 €-Warenwert sind Bestellungen versandkostenfrei.

3. MANNESMANN Werkzeugbox
Die 155-teilige Box bietet Ihnen alle wichtigen
Werkzeuge, besonders übersichtlich sortiert
in einem Stahlblech-Koffer: Unter dem Klapp-
deckel sind alle gängigen Schraubwerkzeuge
und Feinmechaniker-Zangen. Inhalt:
Schraubendreher und Zangen, kompletter
Steckschlüsselsatz, Hammer, Bandmaß,
Universalband, Rollgabelschlüssel, Kleisen-
sortiment, Stab-Akkuschrauber mit einem
reichhaltigen Bitsortiment u.v.m.
Maße: ca. 23x35,5x22,5 cm.



GRATIS
für Sie zur Wahl

Ihre Vorteile im Abo: ■ Jeden Dienstag brandaktuelle News vom Wochenende frei Haus ■ 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf
■ Exklusives Gratis-Extra für Sie ■ Online-Kundenservice ■ Ohne Risiko: Das Geschenkabo endet nach einem Jahr automatisch

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil frei Haus

selbst lesen. Best.-Nr. 1248265 verschenken. Best.-Nr. 1248266
Ich zahle für das Jahresabo (50 Ausgaben) zzt. nur 86,- € inkl. MwSt. und Versand. Das **Extra meiner Wahl** erhalte ich
nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht. Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach dem ersten Bezugsjahr kann
ich das Abo jederzeit kündigen. Das Geschenkabo endet automatisch nach einem Jahr. Dieses Angebot gilt nur in Deutsch-
land, Auslandsangebote auf Anfrage. Tipp: Wenn Sie **MOTORSPORT aktuell** zu Weihnachten verschenken möchten und die
Belieferung erst nach dem Fest starten soll, geben Sie rechts einen Belieferungswunsch an.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden,
dass mich Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr zur Verlagsgruppe gehörendes Unternehmen, Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG
Verlagsgesellschaft mit Ihren Titeln künftig auch per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informieren. Dieses
Einverständnis kann ich jederzeit per E-Mail an widerruf@dpv.de widerrufen.

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 eindeutigen 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.
Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

Ich bezahle per Bankeinzug und erhalte zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben** (nicht im Geschenkabo)

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung
SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikations-
nummer DE77220000004985, 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 verschenke **MOTORSPORT aktuell** an: (nur beim Geschenkabo ausfüllen)

Name, Vorname _____ Gewünschter Belieferungsstart ab _____ 20____
Straße, Nr. _____
PLZ _____ Wohnort _____

Als Extra wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. JET Tankgutschein, Wert: 50,- € 2. Amazon.de Gutschein, Wert: 50,- € 3. MANNESMANN Werkzeugbox

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 Aboservice, 70138 Stuttgart

Superbike-WM

Loblieder und Sorgenfalten



Leon Haslam: Der Brite passt sehr gut auf die kompakte Aprilia



Randy de Puniet: Gutes Debüt

Von JOHANNES ORASCHE

Leon Haslam und Randy de Puniet hinterliessen den Testfahrten in Jerez einen guten Eindruck. Die Kawasaki-Asse waren bei allen Bedingungen vorne dabei.

Als es am Dienstag in Jerez endlich gute Bedingungen gab, blieb Alex Lowes als erster unter dem SBK-Rundenrekord und war zu diesem Zeitpunkt schneller als die MotoGP-Piloten von Aprilia und Suzuki.

Die Ducati-Werks-Asse hatten nur einen trockenen Tag, weil

sie erst ab Mittwoch dabei waren. Bei Althea hat Neuling Nico Terol mit Matteo Baiocco, der gute Zeiten fuhr, einen harten Gradmesser. Terol verlor über eine Sekunde auf den Italiener.

Der Fahrstil funktioniert

Aprilia-Neuling Leon Haslam war nach zwei Testtagen voll des Lobes: «Die Aprilia ist grossartig. Ich habe gesehen, dass mein Fahrstil schon nahe an dem ist, was es auf der RSV4 braucht, um alles rauszuquetschen. Mich mit dem Team und dem Bike anzufreunden, war

nicht schwer. Ich fahre sehr happy nach Hause.» Auch Michel Fabrizio schlug sich gut, er dürfte den Job wohl haben.

Weltmeister Sylvain Guintoli fuhr am ersten Tag nur fünf Runden. Am Mittwoch wurde es besser. «Die Honda ist ein ganz anderes Bike, als was ich zwei Jahre hatte. Die Zeiten sind nicht zum Hüpfen, aber wir haben viel erledigt. Es ging darum, die Stärken des Motorrads zu erkennen.» Michael van der Mark begann ohne Elektronik, um später ein besseres Gefühl für die neue Einheits-ECU zu haben. Sylvain Barrier fuhr

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM / Jerez

Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1. Alex Lowes (GB)	Suzuki GSX-R 1000	1:40,730
2. Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX10-R Ninja	1:40,738
3. Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX10-R Ninja	1:40,853
4. Leon Haslam (GB)	Aprilia RSV4 Factory	1:40,865
5. Randy de Puniet (F)	Suzuki GSX-R 1000	1:41,296
6. Michel Fabrizio (I)	Aprilia RSV4 Factory	1:41,384
7. Davide Giugliano (I)	Ducati 1199 Panigale	1:41,400
8. Michael van der Mark (NL)	Honda CBR 1000R	1:41,437
9. Chaz Davies (GB)	Ducati 1199 Panigale	1:41,500
10. Sylvain Guintoli (F)	Honda CBR 1000R	1:41,639
11. Matteo Baiocco (I)	Ducati 1199 Panigale	1:42,017
12. Sylvain Barrier (F)	BMW S1000 RR	1:43,000
13. Leandro Mercado (ARG)	Ducati 1199 Panigale	1:43,049
14. Nico Terol (E)	Ducati 1199 Panigale	1:43,400
15. Leon Camier (GB)	MV Agusta F4	1:44,905

mit der neuen BMW seine Zeit erst am feuchten Freitag.

Sorgen bei MV Agusta

Leon Camier hatte mit der neuen MV Agusta Elektronik-Sorgen, das Team will rasch wieder testen. Suzuki-Neuling Randy de Puniet war gut dabei: «Alles ist neu. Ich konnte mich aber rasch einstellen, bin happy, weil

wir im Trockenen und Nassen schnell waren. Ich muss einen neuen Fahrstil lernen und werde mir Rennvideos anschauen. Ich bin zuversichtlich.» Im Regen am Donnerstag waren Giugliano und die beiden Werks-Kawasaki vorn. Guintoli kam auf 1,4 sec an Giugliano ran. Bei den 600ern war Sofuoglu 0,2 sec schneller als Jules Cluzel. ♦

IDM Superbike

Fürchterlich verliebt



Knie und Ellbogen am Boden: Jan Halbich auf der HRP-Honda

Honda-Teamchef Jens Holzhauser glaubt in seinem Fahrer Jan Halbich einen Rohdiamanten gefunden zu haben. «Er muss nur noch geschliffen werden.» Definitiv steht fest, dass der Tscheche 2015 die einzige Besetzung auf Holzhausers 1000 RR Fireblade SP sein wird. Von einem zweiten Fahrer oder dem einst diskutierten Moto3-Projekt zur Nachwuchsförderung sieht Holzhauser ab. «Die kleine Teamstruktur mit nur einem Fahrer ermöglicht uns eine enorme Flexibilität. Wir können mit Jan somit auch kurzfristig testen. Wir haben viel zu tun, sodass er immer warm bleibt. Wir wollen ihn aufbauen für die Zukunft und sind jetzt schon

nach dem November-Test fürchterlich verliebt in ihn.»

Halbich pflegt den neuartigen Fahrstil mit extremen Hanging-Offs à la Marc Márquez. «Das erfordert ganz andere Abstimmungen an der Honda. Wir kommen in Bereiche, in denen wir noch nie waren», berichtet Holzhauser. «Der Junge trainiert auch jeden Tag auf dem Motorrad. Mittags auf seiner Trialmaschine, nachmittags auf dem Flugplatz in Prag.» Eine Sekunde schneller müsse der 21-Jährige noch werden, aber 2015 solle er erst einmal eine stabile IDM-Saison hinlegen. «Mit Martin Bauer sind wir 2007 auch erst im dritten Jahr Superbike-Meister geworden.» ♦ AWI

IDM Moto3

Standard mit Georgi

Mit dem 14-jährigen Tim Georgi aus Berlin hat der ADAC-Junior-Cup-Sieger von 2014 beim Freudenberg-Team in der IDM Moto3 angedockt. Die Saison beginnt mit dem berühmt-berühmtesten Trainingslager am Teamstandort in Bischofswerda/Sachsen. Carsten Freudenberg: «Ein Diplom-Sportlehrer überprüft den Fitness-Standard unserer Fahrer und erarbeitet individuelle Trainingspläne: Er kommt von der Polizei und ist ein wirklich harter Hund.» Von Georgi werden auf der Standard Moto3 Top-5-Plätze erwartet. Er wird von der ADAC Stiftung Sport unterstützt. Freudenberg hat insgesamt vier neue Moto3-Hondas gekauft. ♦ AWI



Hohe Ziele: Tim Georgi

NACHRICHTEN

MV: Happy End für Leon Camier

Superbike-WM Der Brite Leon Camier erhält 2015 den Platz im MV-Agusta-Werks-Team an Stelle des enttäuschenden Claudio Corti. Bei BMW JR wurde der Italiener Ayrton Badovini dem Briten Camier vorgezogen.

Scassa: Bald Tester für Ducati Corse?

Superbike-WM Luca Scassa dreht in Jerez einige Runden auf der Panigale. Der Italiener könnte nach dem Aufstieg von Althea-Pilot Matteo Baiocco in die SBK zum neuen Testpiloten avancieren.

Neukirchner vor Yamaha-Allianz

IDM Superbike Max Neukirchner soll den Sprung als Fahrer neben Damian Cudlin auf der neuen Superbike-Yamaha machen. Die Verhandlungen mit Teamchef Michael Galinski seien abgeschlossen. Nur eine Vertragsklausel sei schuld, dass es offiziell noch keine Verlautbarungen gibt, heisst es in Insiderkreisen. ♦ JO/AWI

KOMPAKT

Superbike-WM Aligi Deganello, der erfahrene italienische Crewchief von Weltmeister Sylvain Guintoli, wird voraussichtlich bei Italtrans in der Moto2-WM andocken.

Superbike-WM Honda und Suzuki beendeten die Tests am Donnerstagabend und liessen den Freitag wegen des miesen Wetters sausen. Die anderen Teams packten am Freitag zusammen.

Superbike-WM Barni-Ducati-Pilot Leandro «Tati» Mercado brach sich am Dienstag in Jerez die linke Hand und muss mehrere Wochen pausieren.

IDM Superbike Das Wilbers-BMW-Team hat mit der Firma Carbonin einen neuen Partner der Kohlefabrikindustrie. Von Arrow-Importeur Alpha Technik kommen die Auspuffe für BMW S1000 RR.

ADAC Junior Cup Ab sofort ist die Online-Einschreibung für 2015 möglich unter www.adac-motorsport.de/adac-junior-cup. Fristende: 31. Januar 2015. ♦ JO/AWI

ADAC-Supercross-Cup Chemnitz

Brunell entthront Aranda

Von THORSTEN HORN

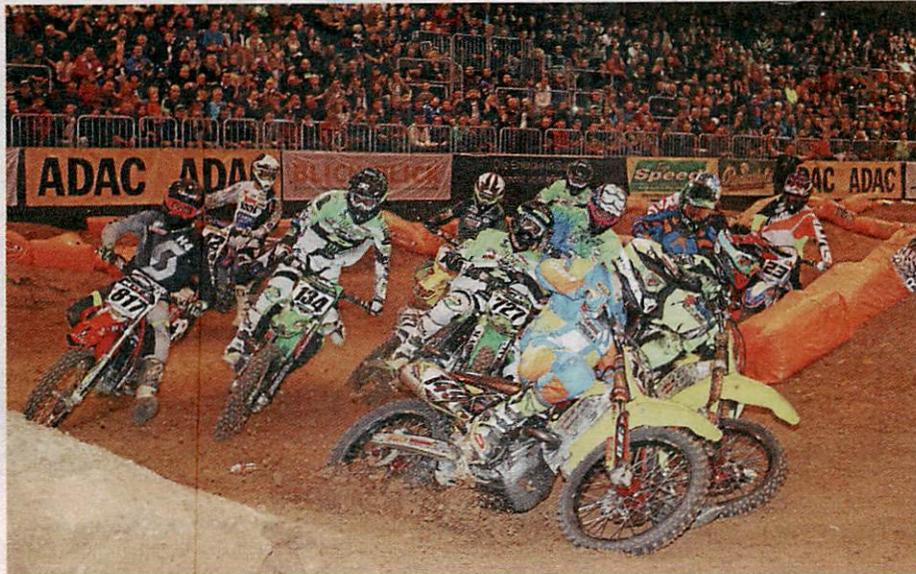
Jack Brunell ist neuer «König von Chemnitz». Nachdem der Brite schon beim Saisonauftakt zum Supercross-Cup in Stuttgart am ersten Abend als Dritter auf dem Podest stand, fuhr er in Chemnitz an beiden Tagen auf Platz 2, was zum Gesamtsieg reichte.

Am ersten Abend hatte Gregory Aranda triumphiert, er galt nach seinem ersten Gesamtsieg in Stuttgart auch in Chemnitz als haushoher Favorit für den Königstitel.

Dessen Landsmann Fabien Izoird führte zunächst, doch Aranda kassierte nach mittel-mässigem Start einen Gegner nach dem anderen und übernahm etwa bei Rennmitte die Führung. Wenig später ging Izoird kurz zu Boden und machte damit den Weg aufs Podest frei für Jack Brunell und Boris Maillard, ebenfalls von der Equipe Tricolore. Pechvogel Izoird wurde Vierter.

Ullrich sorgt für Stimmung

Am Samstag sorgte dann vor allem Dennis Ullrich, am Vortag erstmals in dieser Saison im Finale und dort guter Siebter, für tolle Stimmung in der Halle. Erstens war er an diesem Wochenende sehr präsent, indem er zu den regulären drei Läufen pro Abend insgesamt drei von vier möglichen Hoffnungsläufen mitnahm, zweitens setzte er



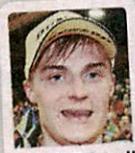
Start zum SX1-Finale: Vorne Ullrich (149), dahinter Clermont (817), Neugebauer (134), Maillard (727)

sich diesmal zur Freude der Fans rasch auf Rang 3 fest. Vorn zog Izoird mehr oder weniger unbehelligt seine Bahnen, blieb diesmal fehlerfrei und fuhr so zum Tagessieg.

Hinter ihm lag erneut Brunell, dem Ullrich ziemlich im Nacken sass. Auf Rang 4 übte Aranda Druck auf den 21-jährigen Deutschen aus. Als er in der Sand-Sektion kurz vor der Ausfahrt aus der Halle in die erstmals in Chemnitz in die Strecke integrierte Tunneldurchfahrt aussen am MX-Masters-Sieger der letzten beiden Jahre vorbei wollte, die-

ser aber seine Linie regelkonform verteidigte, ging ihm die Strecke aus und er stürzte.

Nun war es an Jack Brunell, den zweiten Platz ins Ziel zu bringen, um seinen Teamkollegen als «König von Chemnitz» zu entthronen.



Jack Brunell

Schlaumeier Brunell

«Dass Greg weit zurück lag, hatte ich angezeigt bekommen, und ich wusste auch, dass ich den zweiten Platz unbedingt verteidigen musste und dass Dennis unmittelbar hinter mir sein musste, das entnahm ich dem Jubel der

Zuschauer. Ich bin das Rennen ohne Risiko zu Ende gefahren. Nun hat es endlich mit meinem ersten Königstitel in Deutschland geklappt, ich bin überglücklich», freute sich der Brite.

In der Nachwuchsklasse SX2 war der Spanier Iker Larranaga der konstanteste Fahrer auf den vorderen Plätzen und wurde verdient «Prinz von Chemnitz». Der 18-Jährige fuhr in den jeweils zwei Wertungsläufen pro Tag zwei zweite Plätze ein und deckelte seinen Gesamtsieg mit den Rängen 4 und 3. Niklas Rath wurde mit einem Laufsieg als Gesamtvierter bester Deutscher. ♦

NACHGEHAKT BEI Dennis Ullrich

(21/D). Der Vizemeister des Supercross-Cups 2012/2013 kam nach verpatztem Saisonstart diesmal besser zurecht.



Von THORSTEN HORN

Dennis, zuletzt lief es noch nicht richtig rund, doch jetzt bist du wieder in der Erfolgsspur. Wie schon gesagt, war das Hauptproblem mein Team- und Markenwechsel kurz vor der Indoor-Saison sowie die zu geringe Vorbereitungszeit. Mittlerweile fühle ich mich richtig wohl auf der Suzuki.

Du hattest wieder einige Hoffnungsläufe mitnehmen müssen, dich also doch wieder relativ schwergetan. Die Strecke war ziemlich schwer und die Gegner sind keine Nasenbohrer. Ich hatte im Training Probleme, eine

gute Runde hinzubekommen, und dann in den Vorläufen meist einen schlechten Start. Im Finale musste ich zwar wieder von ganz aussen kommen, hatte aber einen sehr guten Start und konnte gleich als Erster vorn vor das Feld einbiegen. Dass meine Pace grundsätzlich stimmt, wusste ich.

Wie fandest du die neue Tunneldurchfahrt? Ich denke, für die Fans war das was echt Cooles. Da dort keine Sprünge eingebaut werden konnten, war es für uns Fahrer keine grosse Herausforderung. Dafür konnte man auf den kurzen Geraden etwas ausruhen.

ADAC-SUPERCROSS-CUP / Resultate

Chemnitz (D): 28./29. November 2014, 2. Lauf zum ADAC-Supercross-Cup
 SX1-Finale Freitag: 1. Gregory Aranda (F), Kawasaki, 15 Runden in 9:22,282 min; 2. Jack Brunell (GB), Kawasaki, 5,019 sec zurück; 3. Boris Maillard (F), Kawasaki, 8,805; 4. Fabien Izoird (F), Suzuki; 5. Jace Owen (USA), Suzuki; 6. Jason Clermont (F), Honda; 7. Dennis Ullrich (D), Suzuki; 8. Gavin Faith (USA), Honda; 9. Ben Lamay (USA), Yamaha; 10. Filip Neugebauer (CZ), Kawasaki; 11. Harri Kullas (SF), KTM; 12. Jake Canada (USA), Kawasaki.
 SX1-Finale Samstag: 1. Izoird, 15 Runden in 8:59,837 min; 2. Brunell, 1,605 sec zurück; 3. Ullrich, 2,886; 4. Faith; 5. Maillard; 6. Aranda; 7. Zach Ames (USA), Kawasaki; 8. Canada; 9. Clermont; 10. Lamay; 11. Geran Stapleton (AUS), Suzuki; 12. Neugebauer.
 Gesamtklassement SX1: 1. Aranda, 76 Punkte; 2. Maillard 58; 3. Brunell 56; 4. Faith 46; 5. Owen 44; 6. Izoird 38; 7. Neugebauer 34; 8. Ames 26; 9. Ullrich 24; 10. Clermont 22; 11. Lamay 20; 12. Christophe Martin (F), Honda 18; 13. Kullas 13; 14. Canada 12; 15. Mickael Musquin (F), Kawasaki 12.

SX2-Tageswertung Freitag: 1. Iker Larranaga (E), KTM (2-2); 2. Thomas Do (F), Honda (4-1); 3. Dave Versluis (NL), Suzuki (1-12); 4. Julien Lebeau (F), Kawasaki (3-5); 5. Yannick Irsuti (F), Yamaha (5-4); 6. Niklas Rath (D), Suzuki (11-3); 7. Adrien Escoffier (F), Suzuki (6-7); 8. Tom Koch (D), Suzuki (7-9); 9. Marcus-Lee Soper (GB), Suzuki (9-8); 10. Kade Walker (CAN), Suzuki (8-10); 11. Marvin Dietermann (D), KTM (10-11); 12. Matthew Bayliss (GB), Honda (0-6).

SX2-Tageswertung Samstag: 1. Irsuti (1-4); 2. Rath (7-1); 3. Versluis (6-2); 4. Larranaga (4-3); 5. Escoffier (2-8); 6. Bayliss (3-6); 7. Walker (9-5); 8. Koch (8-7); 9. Do (5-10); 10. Moritz Schittenhelm (D), KTM (11-9); 11. Todd Kellett (GB), Honda (10-11).
 Stand SX2: 1. Versluis 123 Punkte; 2. Bayliss 108; 3. Escoffier 103; 4. Lebeau 98; 5. Larranaga 94; 6. Walker 90; 7. Rath 88; 8. Irsuti 62; 9. Do 55; 10. Koch 52; 11. Soper 52; 12. Schittenhelm 35; 13. Francesco Muratori (I), Yamaha 35; 14. Kellett 25; 15. Neugebauer 13.
 Nächstes Rennen: 19./20. Dezember in München Internet: www.supercross-chemnitz.de

NACHRICHTEN

Desprey zurück in der EMX 250

MX2-WM Nach zwei Jahren MX2-WM kehrt Maxime Desprey mit Bud Racing Kawasaki in die EMX250 zurück. Der Franzose will Mel Pocock und Valentin Guillods nachfolgen, die beide nach verfrühtem Aufstieg in die WM anschliessend den EM-Titel gewonnen haben.

Xavier Boog startet in Le Touquet

MX2-WM Auch Xavier Boog fährt 2015 bei Bud Racing. Der ehemalige ADAC-Masters-Teilnehmer wird neben der französischen Meisterschaft und einigen GPs in Europa erstmals beim Stranccross in Le Touquet starten.

Joakim Ljunggren wechselt auf KTM

Enduro Der zweifache Junioren-Weltmeister Joakim Ljunggren, der vergangenes Wochenende den legendären November-Kasan in seiner Heimat Schweden gewann, wird künftig auf WM-Einsätze verzichten. Der Husqvarna-Fahrer wechselt auf KTM und konzentriert sich auf Extrem-Enduro-Wettbewerbe. ♦ AH/RP



Fährt 2015 KTM: J. Ljunggren

KOMPAKT

Eisspeedway Harald Simon war beim Saisonauftakt im russischen Blagoweschtschensk zweitbesten Fahrer. Der Österreicher erzielte unter 17 Russen 15 beziehungsweise 12 Punkte. Hans Weber kam auf 9/12 Punkte.

Bahnsport Die Airfences des DMSB werden ab 2015 von einer aus süd- und norddeutschen Bahnsport-Veranstaltern gegründeten Betriebsgesellschaft vermarktet. ♦ TS

MOTORSPORT
aktuell

ZEIT ZUM SPAREN!

10-für-7-Angebot: Jetzt 10 x MOTORSPORT aktuell zum Preis von 7 Ausgaben lesen – plus Geschenk!

GRATIS
für Sie zur Wahl



1. PROS Sport-Chrono „HI-POWER“
Multitalent in Form und Funktion: vielseitiger Sport-Chronograph mit Analog- und Digital-Anzeige, Stoppfunktion mit Rundenzeitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edelstahlboden. Wasserdicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Gehäusedurchmesser: ca. 45 mm.



2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr
Ein absoluter Hingucker im sportlichen Design: poliertes und teilweise gebürstetes Gehäuse, drehbare Lünette, Mineralglas, Datumlupe, schwarzes Zifferblatt, nachleuchtende Stab-Zeiger und schwarz-rotes Textilarmband. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.



3. Avialic Armbanduhr „Canova“
Elegante, schwarze Armbanduhr mit solidem Metallgehäuse, Edelstahlboden, Mineralglas, klassischem Zifferblatt mit aufgesetzten silbernen Indexen und Datumsanzeige. Gehäusedurchmesser: ca. 40 mm.

Ihre Vorteile: ■ Über 30 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf ■ Armbanduhr Ihrer Wahl gratis als Dankeschön ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Ohne Risiko: Bezug nach dem Test jederzeit kündbar

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

Ja, ich möchte Motorsport aktuell testen und über 30% sparen. Best.-Nr. 1213325
Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** ab der nächsterreichbaren Ausgabe im Probeabo (10 Ausgaben) für nur 13,90 € statt 20,- € im Einzelkauf. Die **Armbanduhr meiner Wahl** erhalte ich **GRATIS** nach Zahlungseingang und solange der Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Wenn ich **MOTORSPORT aktuell** nach dem Test weiterlesen möchte, muss ich nichts weiter tun. Ich erhalte **MOTORSPORT aktuell** dann weiterhin, zum Vorzugspreis von jährlich zzt. nur 86,- € bei zzt. 50 Ausgaben im Jahr und mit jederzeitigem Kündigungsrecht. Andernfalls sage ich nach Erhalt der 6. Ausgabe einfach ab. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. und Versand. Dieses Angebot gilt derzeit nur in Deutschland, Auslandsangebote auf Anfrage.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____ 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 per Bankeinzug:

IBAN _____

BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstraße 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77220000004985, 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 folgende Armbanduhr: (bitte nur 1 Kreuz machen)

1. PROS Sport-Chrono 2. MOTORSPORT aktuell Armbanduhr 3. Avialic Armbanduhr

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 _____

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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70138 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRB 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Herbert Lehmann, Vertrieb: Beilerang, Beitzinger und Lohmann, erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils-Oberschloß (Vorstand), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als teilweiser Unternehmensleiter, HRB 95752

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi

Ankauf aller Audi
Tel./Fax 0208/32420

Jaguar

Ankauf aller Jaguar
Tel./Fax 0208/32420



Wir machen den Sound...seit 1985. Sound (auch für Diesel-Fahrzeuge und unter Beibehaltung der Serienoptik). Optikänderungen in S- und RS-Optik auch für Fahrzeuge mit Active-Sound-System. Fahrwerke, Leistungssteigerungen Rad-Reifen, Lenkräder. Wir realisieren jeden Kundenwunsch mit TÜV! (siehe Rubrik Mercedes). Wir beraten Sie gern: 05264/8601

Mercedes



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

BMW



135i Cabrio E88, 225 kW/306 PS, EZ 10/08, 97300 km, kaschmirsilber-met., Automatik, Leder beige, Navigation, Xenon, M-Sportpaket, Sitzheizung, Regensensor, Sportsitze, € 22.470,-. Autohaus Rolf Horn GmbH, Eifelring 44-46, 53879 Euskirchen, Tel. 02251/945171

BMW Alpina

Ankauf aller BMW
Tel./Fax 0208/32420

Cobra

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

Geländewagen

Ankauf aller Geländewagen
Tel./Fax 0208/32420



Vans - sportlich - einzigartig, MB Citan 109 CDI HARTMANN MetroStream, EZ 10/2012, ca. 4200 km, Leistungs-Chip auf 78 kW/107 PS, Aerodynamikpaket, 18 Zoll Alu-Radsatz, Interieur-Optikpakete, Sportfahrwerk, Sportlenkrad, Klimaanlage u.v.m., 27.500,- € (MwSt. awb.). VANSPO RTS.DE by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50

190 EVO I oder II ges. 0171/4167106

www.mariani.de



Der Maßschneider unter den Konfektionären. Sound nach Ihren Vorstellungen gefertigt (auch bei Diesel-Fahrzeugen und unter Beibehaltung der Serienoptik). Edelstahl-Anlagen in 63- und 65-AMG Optik. Individuelle Komplettumbaulösungen nach Ihrem Wunsch realisiert. Geht nicht gibt's nicht. Familienbetrieb seit 1985. (siehe Rubrik Audi). Mit uns kann man(n) reden: 05264/8601

Porsche

**NIEDERHOF
KOHLEFASERTECHNIK**
www.Niederhof.com



Rarität 996 GT3 MK1, orig. 76000 km, Bj. 2000, Scheckheft, kein Rennsport! 53.964,-. Botz GmbH, Grenzgraben 41, 76698 Ubstadt, www.elferpool.de, 0172-7252442



Panamera Turbo S, Ceramic, NP 202.000,-, EZ 4/2012, 63000 km, 405 kW (551 PS), schwarz, Leder exklusiv, Navi, Tel., Klima, Xenon, SD, SHZ, äußerst exklusive Vollausstattung, Sportdesignpaket, Ceramicbremse, Standhgz. + 4x WR auf Alu u.v.m. Auch Leasingübern. mgl. 2500,- mtl. bis 04.16, 98.900,- € (MwSt. awb.). 0171/77140145

Ankauf aller Porsche
Tel./Fax 0208/32420

RCB



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

Renn/Rallye

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

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

www.indysport.de

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

www.luetticke-motorsport.de

RECEHOUSE 24
FOR DRIVERS AND TEAMS

PELTOR **Stilo**

Schuberth **freem**

• Sofort-Werkstattservice
• Beratung • Verkauf

Droste-Hülshoff-Str. 5
53129 Bonn • Mobil D-0171/319 22 07
Fax D-02 28/20 79 26 20 • info@diekmann-peltor.de

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

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

IM RÜCKSPIEGEL

1994

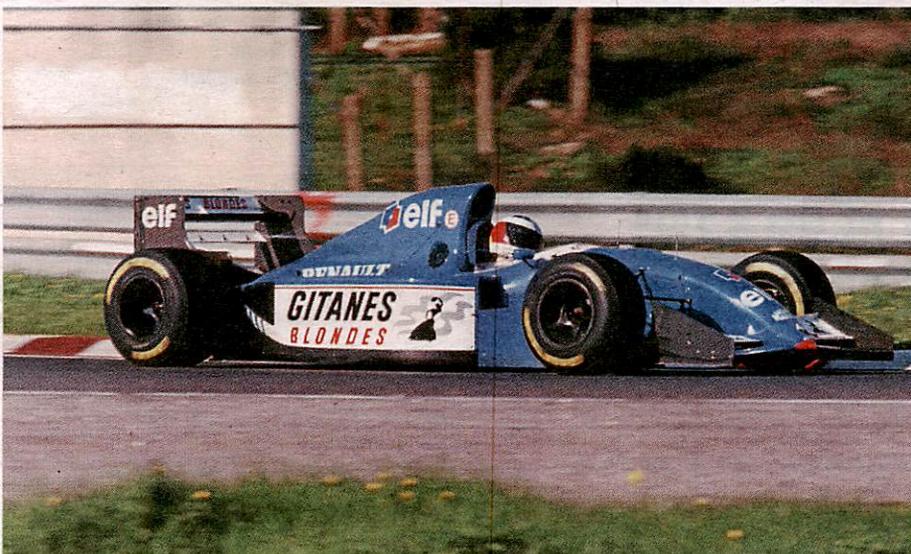
1974

1984

1964

Die Dezember-Highlights

... vor 20 Jahren



Michael Schumacher: Renault-Motor erst mal im Ligier statt im Benetton probiert

Formel 1 Michael Schumacher, Deutschlands frisch gekürter erster Formel-1-Weltmeister, jagte im Dezember 1994 von PR-Termin zu PR-Termin, bis ihn eine Erkältung stoppte. Während sich vor allem die britischen Medien noch immer gewaltig über das angebliche Final-Foul des Benetton-Piloten gegen Damon Hill (Williams) aufregten, verteidigte Schumis Teamchef Flavio Briatore den weiteren Sparkurs der Formel 1: «Die Leute wollen volle Startfelder. Und die kann dieser Sport nur garantieren, wenn auch weniger finanzkräftige Teams überleben können.» Zwischendurch sammelte Michael Schumacher in Magny-Cours in einem Ligier seine ersten Erfahrungen mit dem Renault-Motor, der ab 1995 statt des Ford-Triebwerks seinen Benetton befeuern sollte. Auf Schumachers Initiative durfte auch sein alter Kart-Kumpel

Jörg Müller in Magny-Cours im Ligier ans Steuer. Wobei der Deutsche mit ordentlichen Zeiten zu überzeugen vermochte.

In Barcelona machte Sauber ebenfalls einen wichtigen Test: Karl Wendlinger, der im Mai beim Training zum Monaco-GP schwer verunglückte und schwer verletzte Stammpilot der Schweizer, durfte ein weiteres Mal seit seiner Genesung wieder ins Cockpit. An drei Testtagen schaffte der Österreicher hinter Sauber-Nr.-1 Heinz-Harald Frentzen stets die zweitbeste Rundenzeit. Einen neuen Vertrag bekam Wendlinger dennoch nicht. Teamchef Peter Sauber wollte zuerst ein weiteres medizinisches Gutachten. Und verpflichtete schon mal den Argentinier Norberto Fontana als neuen Testpiloten.

DTM Meister Klaus Ludwig testete nach seinem Mercedes-Abgang erstmals Opels Allrad-Calibra und war begeistert.

... vor 40 Jahren



Jean-Pierre Nicolas: Auf Lancia Stratos HF letzter Laufsieger der Rallye-WM 1974

Formel 1 Während McLarens erster Weltmeister, Emerson Fittipaldi, auf weltweiter Werbetour unterwegs war, suchte Teamchef Teddy Mayer im Dezember 1974 in der englischen Firmenzentrale einen neuen Teamkollegen für den Brasilianer. Nachfolger des zum Saisonende 1974 zurückgetretenen Ex-Weltmeisters Denis Hulme aus Neuseeland wurde ein Deutscher: Jochen Mass. Der damals 29 Jahre alte Pfälzer hatte seit 1973 seine ersten 15 Grands Prix in der Formel 1 bestritten, zwei davon 1974 für McLaren. McLaren verwendete zu jener Zeit F1-Motoren Marke Ford-Cosworth. Und als erfolgreicher Tourenwagen-Werkschaffler von Ford hatte Mass einige sehr starke Fürsprecher hinter sich.

Rallye-WM Zweiter Titelgewinner der Rallye-Historie wurde am 1. Dezember 1974 mit seinem neuen Modell Stratos HF (HF steht für «High Fidelity», zu Deutsch «Hohe Präzision») Lancia. Sichergestellt wur-

de dieser erste WM-Triumph für die italienische Marke allerdings nicht durch ihren grossen Starfahrer Sandro Munari (Italien), sondern durch dessen Teamkollegen Jean-Claude Andruet (Frankreich). Der Lokalmatador gewann auf der französischen Mittelmeerinsel rund um Ajaccio vor seinen Landsmännern Jean-Pierre Nicolas (Alpine-Renault A 110) und Jean-Luc Thérier (Alpine-Renault A 310).

Der Korsika-Triumph war für Lancia der dritte Saisonsieg der insgesamt acht Läufe umfassenden WM-Saison. Die ersten beiden Stratos-Siege hatte 1974 Sandro Munari in Italien und Kanada einfahren können. Zweiter der von 1973 bis 1978 vorerst nur für Marken ausgeschrieben Rallye-Weltmeisterschaft wurde Fiat (ein Sieg) vor Ford (zwei Siege). Auf P4 und P5 folgten Toyota und Alpine-Renault. Die Endplatzierungen der deutschen Marken: 7. Porsche, 8. Opel und 13. BMW.



des Automobilsports

Von LEOPOLD WIELAND

...vor 30 Jahren



Stefan Bellof: Deutschlands erster Automobil-Weltmeister auf der Rundstrecke

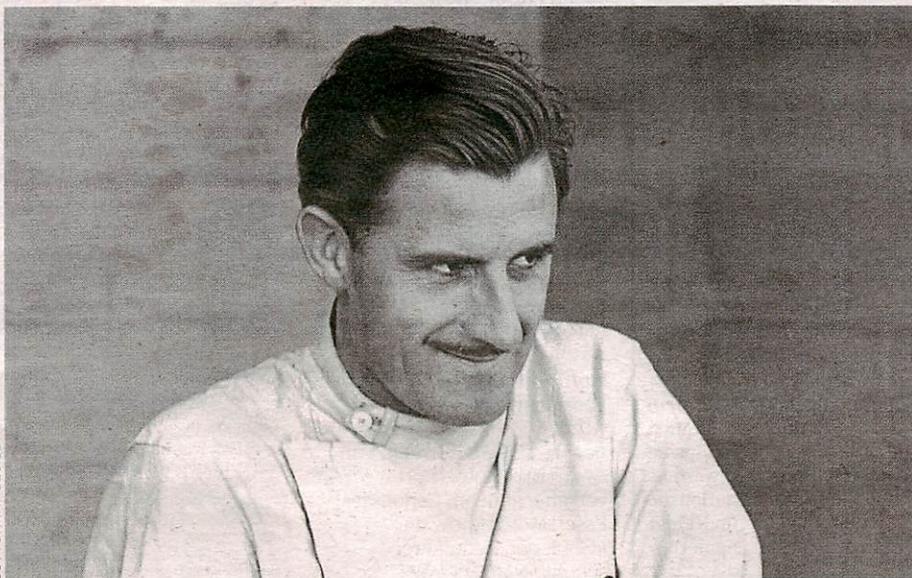
Formel 1 DIE News des Dezembers 1984: Alan Jones kehrt 1985 nach fast zwei Jahren FI-Pause zurück. Das neue Team des australischen Weltmeisters von 1980: Neueinsteiger Haas. Als Motorenlieferant wurde TAG/Porsche spekuliert. Die Lotus-Neuverpflichtung Ayrton Senna musste derweil zum zweiten Mal einen Test für seinen neuen Arbeitgeber absagen. Grund: Der Ex-Toleman-Pilot aus Brasilien litt wiederholt an zeitweiser Gesichtslähmung und grosser Müdigkeit. Während viele FI-Cockpits noch frei waren, wurde ein neuer GP für 1985 fix: Australien. Gefahren wird der allererste WM-Lauf in Down Under auf einem Stadtkurs in Adelaide.

Sportwagen-WM Stefan Bellof wurde als erster Automobil-Rennfahrer auf der Rundstrecke Weltmeister. Den Titelgewinn sicherte sich der Porsche-Werkspilot aus Giessen durch einen gemeinsam mit Derek

Bell (England) erzielten Sieg beim Finalrennen in Sandown Park in Australien. Zweite wurden ihre Teamkollegen Jacky Ickx/Jochen Mass vor Jonathan Palmer/Jan Lammers in einem privat eingesetzten Porsche. WM-Endstand bei den Fahrern: 1. Bellof (139 Punkte), 2. Mass (131), 3. Ickx (104). Die WM-Markentabelle 1984: 1. Porsche (172 Punkte), 2. Lancia (57), 3. Giannini-Alba (12).

Rallye-WM Den Finallauf 1984 gewann der Finne Ari Vatanen auf Peugeot. Im wendigen 205 Turbo des von Jean Todt geführten Werksteams liess Vatanen den mit ihrem längeren Radstand behäbigeren Audi quattro keine Chance. Audi-Werkspilot Hannu Mikkola wurde demoralisierter Zweiter, Audi gewann aber den WM-Markentitel klar vor Lancia und Peugeot. Der als Fahrerweltmeister vorher bereits feststehende Stig Blomqvist wurde von Audi nicht eingesetzt.

...vor 50 Jahren



Graham Hill: In Kyalami Sieger des letzten Formel-1-Rennes des Jahres 1964

Formel 1 Am 12. Dezember 1964 fuhr die Formel 1 in Südafrika auf dem Rundkurs von Kyalami ihr letztes Rennen des Jahres. Dieser sogenannte «Rand Grand Prix» (Rand heisst die südafrikanische Währung) war die insgesamt achte von nicht zur FI-Weltmeisterschaft zählenden Veranstaltungen. Die vorangegangenen Nicht-WM-Läufe hatten 1964 gewonnen: Innes Ireland (BRM) die Daily Mail Trophy, Jim Clark (Lotus) die News of the World Trophy und den Grossen Preis der Solitude, John Surtees (Ferrari) – der offizielle FI-Weltmeister 1964 – den Gran Premio di Siracusa, Jack Brabham (Brabham) das Aintree 200 und die BRDC International Trophy sowie Jo Siffert (Brabham) den Gran Premio del Mediterraneo.

Der «Rand Grand Prix» 1964 wurde unweit der Metropole Johannesburg in zwei Läufen à 25 Runden gefahren und deren jeweiliges Ergebnis zu einem

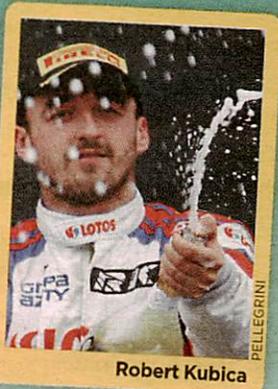
Gesamtresultat addiert. Die Pole-Position auf der 4,096 km langen Piste erzielte in einem Lotus ein Formel-1-Neuling: John Young, genannt «Jackie», Stewart.

In der Startaufstellung zu Lauf 1 blieb das Stewart-Auto mit einer defekten Antriebswelle stehen. Den zweiten Heat gewann Stewart. Gesamtsieger in Kyalami wurde aber Graham Hill auf Brabham. Der Brite hatte Lauf 1 vor Mike Spence (Lotus) gewonnen und war in Lauf 2 hinter Stewart Zweiter geworden. In der Addition landeten auch auf den weiteren Podiumsplätzen Brabham-Piloten: Paul Hawkins und Bob Anderson.

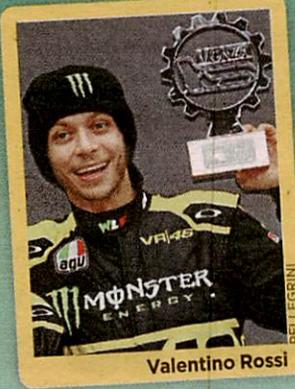
Jim Clark, der frisch entthronte FI-Weltmeister und Starfahrer der Lotus-Gilde, war in Südafrika nicht mit dabei. Eine Woche zuvor hatte der Schotte beim Treffen der Ford-Cortina-Fahrer in Italien und Sesselliftgaudi riesigen Spass gehabt bei Schneeballschlacht.

Namen & Nachrichten

Kubica: Supersieg vorm 30.



Robert Kubica



Valentino Rossi



Philipp Peter mit Suzie und Toto Wolff

»» **Robert Kubica** Der Ex-Formel-1-Fahrer und aktuelle Rallye-WM-Pilot aus Polen feiert am 7. Dezember seinen 30. Geburtstag. Der Krakauer fuhr von 2006 bis 2010 insgesamt 76 Grand Prix für BMW-Sauber und Renault. Weltbekannt wurde Kubica durch den GP Kanada in Montreal: 2007 hatte er dort nach einem Schubser von Jarno Trulli einen ungeheuerlichen Unfall, überschlug sich nach heftigem Einschlag in eine Mauer mehrfach. Kubica wollte eine Woche später beim GP USA schon wieder fahren, erhielt aber ärztliches Startverbot. 2008 holte er dann in Montreal seinen einzigen F1-Sieg. Vor Beginn seiner zweiten Formel-1-Saison mit Renault verunglückte Robert Kubica Anfang Februar 2011 bei einer nationalen Rallye in Italien schwer. Nach einem Fahrfehler touchierte er die Leitplanken, von denen sich ein Teil in seinen Skoda Fabia bohrte. Der Pole zog sich dabei so schwere Hand-, Arm- und Beinbrüche zu, dass er ein Comeback in der Formel 1 oder in anderen Top-Rennserien im Bereich Rundstrecke bisher nicht gewagt hat. 2013 kehrte er mit Citroën in der Rallye-WM-Kategorie WRC2 ins Renngeschäft zurück und wurde mit fünf Saisonsiegen Weltmeister dieser Klasse. Ab 2014 trat Kubica in der ersten Liga WRC an. Nach einer Reihe selbst verschuldeter Unfälle war am Ende nur WM-Rang 16 drin. Dafür gewann Kubica am letzten Wochenende in Italien die Monza Rally Show.

»» **Valentino Rossi** Der neunfache Motorrad-Weltmeister und Rallye-Fan

machte WRC-Pilot Robert Kubica den Sieg bei der Monza Rally Show mächtig schwer. Rossi fuhr mehrere Bestzeiten, am Schluss fehlten dem MotoGP-Vize-Weltmeister aber 12,5 Sekunden auf Kubica; der Drittplatzierte Stefano D'Aste lag bereits eine Minute zurück. Der achtfache Motocross-Weltmeister Tony Cairoli bewies auch auf vier Rädern sein Talent. Die letzte Monza-Sonderprüfung

beendete er als Dritter und wurde Gesamt-Sechster. Noch besser: Suzuki-MotoGP-Teamchef Davide Brivio, der mit seinem Bruder Roberto P4 erreichte.

»» **Fredy Barth** Der Schweizer Ex-WTCC-Pilot und Jaguar-GT3-Projektleiter bei Emil Frey Racing kann sich auch im Winter nicht über Langeweile beklagen. Derzeit laufen die Vorbereitungen für seine Eisrenn-Events im

Januar und Februar 2015 auf Hochtouren. Dabei greift der Allrounder nicht selbst ins Lenkrad, sondern bietet Otto Normalverbraucher die Chance, einmal selbst Trophée-Andros-Feeling am Lenkrad eines 130 PS starken und nur 350 kg leichten Eisrenners zu erleben. Fahrinstruktor ist - na klar - Barth selbst. Los geht der Spass für jedermann im Eventcenter Seelisberg/CH (auf Anfrage auch andere Orte) für rund 800 Euro am Tag. Weitere Infos unter: www.funboost.ch.

»» **Philipp Peter** Der 45 Jahre alte Automobil-Rennfahrer aus Österreich hängt am Wochenende bei der OSK-Meisterei in Kitzbühel seinen Helm offiziell an den Nagel. Der Sport- & Tourenwagenpilot aus Wien holte bei mehr als 400 Starts 30 Siege und 70 Podestplätze. Die Laudatio zu Peters Abschied hielt sein alter Freund Toto Wolff, der Mercedes-Sportchef.

»» **Essen Motor Show** Rund 128000 Fans kamen am letzten Wochenende in die Messehallen bei der Essener Gruga. Prominente Fahrer vor Ort waren: Uwe Alzen, Nico Hülkenberg, Heinz-Harald Frentzen, José Maria Lopez, Mike Rockenfeller und Hans-Joachim Stuck. Die traditionelle Messe rund um Motorsport und Tuning ist noch bis zum 7. Dezember geöffnet. Mehr Info online: www.essen-motorshow.de.

»» **Norbert Haug** Der Ex-Motorsportchef von Mercedes (62) wurde für sein Lebenswerk geehrt. Unsere Kollegen von «Auto Bild Motorsport» verliehen ihm am Rande der Essen Motor Show den «Goldenen Rennfahrerschuh». ♦ MBR/IP/AW



Rainer Braun «Hallo Fahrerlager»

Drei Buch-Klassiker zum Sonderpreis!

Der legendäre Motorsport-Kommentator und -Kolumnist Rainer Braun (74) hat auch in diesem Jahr exklusiv für MSA-Leser eine Weihnachtsaktion gestartet: Die drei Bände seiner Buchreihe «Hallo Fahrerlager» plus ein passender Schuber können mit individuellen Signierwünschen zum Sonderpreis von 69,90 Euro (Normalpreis 85,60 Euro) bezogen werden - inklusive portofreiem Versand innerhalb Deutschlands. Versandkosten für restliche EU-

Länder 10 Euro, für die Schweiz auf Anfrage. Alle weiteren Infos und Bestellung: www.hallo-fahrerlager.de

Das Angebot gilt noch bis zum 20. Dezember 2014. Bei Bestellungen unbedingt das Stichwort «MSA-Weihnachtsaktion» angeben. Unter dem Punkt «Kommentar» können individuelle Signierwünsche (Name etc.) vermerkt werden. Ohne Wunschtext werden die bestellten Bücher von Rainer Braun neutral handsigniert. ♦

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.ch
msa@motorpresse.ch

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

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

Freie Mitarbeiter:
Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,
Gustav Büsing, Georg Döbes, Andreas Göhring,
Martin Grühler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard
Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik
Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan,
Thomas Schiffrer, Achim Schlang, Ulf Simon,
Stefanie Szapka, 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 Pressler, Heinz Prüller, Werner
Schneider, Wolfgang Vlasaty
Schweiz: Jürg Kaufmann
Spanien: Manuel Pecino
Tschechien: Martin Straka
USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

Fotografen: Bernd Barth, Sybille Berrang,
BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbacher,
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre
Froidevaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Ni-
kolett Kovacs, Johnny Loix, Fabrizio Porrozi, Nico
Schneider, sutton-images.com, Ralf Trömer,
Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich Weisse,
Jörg Wiessmann, Willem Wittenberg/RSSP

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer,
Mike Rockenfeller

Art Director:
Silvio Lötscher

Grafik und Produktion:
Jürg Stohler, 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 Efring
iefriq@motorpresse.de
0711 182 - 1613
Carmen Brix
cbrix@motorpresse.de
0711 182 - 1522

MOTOR-PRESSE INTERNATIONAL
Präsident:
Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann
CEO:
Dr. Volker Breid, Henry Allgaier

Druck:
Presse Druck Oberfranken GmbH, Bamberg

Vertrieb:
DPV Deutscher Pressevertrieb

Vertriebsleiter: Andreas Jastrau

Erscheinungsweise:
wöchentlich dienstags 50 Mal im Jahr
Einzelheft:
2,00 € (D); 2,10 € (A)

Jahresabonnement:
€ 86,00 (inkl. MwSt.); 50 Ausgaben frei Haus (D+A),
€ 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben:
€ 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland); Studen-
ten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikula-
tionsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil
von 40 % gegenüber dem Kioskkauf von € 60,00
(D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:
Deutschland: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88,
Telefax 0711-182 2550
Übrige Länder: Aboservice MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44
806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00,
abo-service@motorpresse.ch
© 2014 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur
mit Genehmigung des Verlages und Quellenanga-
be. Für unverlangt eingesandte Manuskripte über-
nimmt der Verlag keine Haftung.
ISSN 1421-8488

MOTORRAD

Gute Besserung

Zum aktuellen Zustand der Formel 1

Liebe Formel 1, du hast mich für unglaublich viele Jahre so begeistern können. All die Duelle, als man noch keinen «Turbo-Boost» einsetzen konnte. All die packenden Zweikämpfe, als man noch keine Heckflügel runterklappen durfte. Die kreischenden Motoren, welche uns über Jahrzehnte begeistert haben und die Tribünen erzittern liessen. Unvergesslich die Ferrari-Zwölfzylinder, welche uns die Nackenhaare zu Berge stehen liessen und ein enormes Herzklopfen verursacht haben.

Was waren das für Zeiten, als Formel-1-Rennfahrer noch richtige Typen und keine Marionetten waren.

Als Clay Regazzoni sich morgens in der Box zuerst nach den Girls erkundigt hat, bevor er in den Wagen stieg. Was waren das für Zeiten, als ein Eddie Irvine vom Fisico nach einer Kollision die Leviten gelesen bekam. Und als Nelson Piquet in Hockenheim den bedauernswerten Eliseo Salazar nach Strich und Faden vermöbelte. Du hast dich allein in der letzten Saison so was von ins Abseits gestellt, liebe Formel 1. Ich liebe Dich nicht mehr. Ich vertrau' Dir nicht mehr. Du bist zur unberechenbaren, unfinanzierbaren Diva geworden. Du zeigst Dein hässliches Gesicht. Ich mag Dich nicht mehr.

Die Hoffnung allerdings stirbt zuletzt. Vielleicht schalte ich für Dich bis in zwanzig Jahren den Fernseher wieder ein. Wenn Du wieder zu altem Glanz zurückkehrst. Und in alter Blüte erstrahlst. Und gesund bist.

Gute Besserung, Formel 1.
Alex Spigri, CH-6003 Luzern

Wahre Grösse

Zum Formel-1-WM-Finale in Abu Dhabi

Nun ist also Lewis Hamilton unter Mithilfe von Toto Wolff und Niki Lauda und auf besonderen Wunsch von Bernie Ecclestone Weltmeister 2014 geworden. Kann man sich eigentlich über einen WM-Titel, den man sich nicht selbst zu 100 Prozent erfahren hat und den man nur bekommen hat, weil die Teamführung dem Teampartner immer wieder Steine in den Weg geworfen hat (versagende Technik im richtigen Moment, verpatzte Boxenstops etc.), freuen? Auf alle Fälle ziehen wir den Hut vor Nico Rosberg (der für uns der wahre Champion ist) zu seiner grossartigen Geste, in den Podiumsraum zu gehen

und Hamilton zu seinem Titel zu gratulieren. Auch hat er – trotz Aufforderung in der letzten Runde, in die Box zu kommen – seinen fast unfahrbaren Wagen bis ins Ziel getragen und so das Rennen beendet. Das ist wahre Grösse!

Helmut und Renate Tschank, A-2443 Leithaprodersdorf

Was sagte Rosberg?
Zu Formel-1-WM-Finale in Abu Dhabi

Als Lewis Hamilton in Siegerpose auf sein Auto stieg, rannte im Hintergrund Rosberg zu seinen Mechanikern. Was hat Rosberg da gesagt? Wir werden es nie erfahren, aber sein Sprint sagt einiges.

Steffen Morgner, D-01237 Dresden

Super-GAU für Fans
Zur TV-Übertragung der MotoGP bei Eurosport

Ich möchte die Freude ja nicht schmälern, aber für den normalen Fernsehzuschauer wird sich nichts ändern! Auch Eurosport wird die Übertragungen auf Eurosport 1 und 2 und den Player verteilen. Wer wie bei Sport1 alles sehen will, muss bezahlen. Ich bin totaler Rallycross-Fan und habe die MotoGP aber auf Sport1+ verfolgt und fand abgesehen von dem Kommentator die Rennen sehr gut. Ich hoffe nur, dass Herr Leberkern bei Eurosport für die MotoGP nicht als Kommentator zum Zuge kommt.

Michael Vabi, D-21037 Hamburg

Düstere Vorahnungen
Zur TV-Übertragung der MotoGP bei Eurosport

Im Hinblick auf die nächstjährige Motorrad-GP-Berichterstattung bei Eurosport ereilen mich düstere Vorahnungen. Der Macau-Grand-Prix wurde ausnahmslos auf dem Bezahlsender Eurosport 2 übertragen wie zuvor schon zahllose Superbike- und Supersport-WM-Rennen. Wenn das mal 2015 nicht mit den Motorrad-GP-Läufen so weitergeht und man auf Eurosport dann auch nur Aufgewärmtes zu sehen bekommt wie bei Sport1.

Stefan Friebel, D-09328 Lunzenau

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, 2. 12.

- 7.00 Formel-3-Europameisterschaft 2014, Saisonrückblick (Zus.) MOTORS-TV
- 15.00 European Le Mans Series 2014, Saisonrückblick (Zus.) MOTORS-TV
- 16.00 Endurance-WM WEC 6 Stunden von São Paulo/BR, Rennen (Zus.) MOTORS-TV
- 20.40 Motorheads: Porträt Walter Röhrli (W) SKY MOTORVISION
- 22.45 Classic Races: Rallysport 1984, Reportage (W) SKY MOTORVISION
- 23.15 DTM-Highlights: Shanghai/RC 2010, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 23.15 Endurance-WM WEC 6 Stunden von São Paulo/BR, Rennen (W) EUROSPORT

MITTWOCH, 3. 12.

- 9.00 Endurance-WM WEC 6 Stunden von São Paulo/BR, Rennen (W) EUROSPORT 2
- 13.15 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 14.45 Formel-3-Europameisterschaft 2014, Saisonrückblick (Zus.) MOTORS-TV
- 14.55 Classic Races: Rallye München-Marrakesch 1990 (W) SKY MOTORVISION
- 19.35 Motorheads: Porträt Sébastien Loeb (W) SKY MOTORVISION

DONNERSTAG, 4. 12.

- 0.15 24 Stunden Nürburgring 2010, Reportage (W) SKY MOTORVISION
- 4.30 Motorheads: Porträt Hans Herrmann (W) SKY MOTORVISION
- 6.15 DTM-Highlights: Valencia 2012, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 11.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 12.30 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Hauptrennen (W) SKY SPORT 2
- 13.00 Endurance-WM WEC 6 Stunden von São Paulo/BR, Rennen (W) EUROSPORT 2
- 13.45 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Sprintrennen (W) SKY SPORT 2
- 15.35 Truck-EM Zolder/B, Rennen 2013 (W) SKY MOTORVISION

FREITAG, 5. 12.

- 2.15 Tourenwagen-WM 2009, Saisonrückblick (W) SKY MOTORVISION
- 3.15 Motorheads: Porträt Stéphane Peterhansel (W) SKY MOTORVISION
- 9.15 DTM-Highlights: EuroSpeedway Lausitz 2012, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 15.45 Porsche Carrera Cup DTM Nürburgring 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

TERMINE

AUTOMOBIL

- bis 7. 12. Motor Show Essen
- 6./7. 12. Trophée Andros Val Thorens
- 7. 12. Asian-LMS Sepang
- 7. 12. V8-Supercars Sydney
- 7. 12. Ferrari Challenge Abu Dhabi

MOTORRAD

- 5./6. 12. Supercross Gené

SAMSTAG, 6. 12.

- 5.30 X-treme: 24 Stunden von Dubai/UAE 2014, Rennen (W) SKY SPORT 2
- 8.15 NASCAR Sprint Cup Talladega/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 12.50 NASCAR Sprint Cup Kansas City/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 13.45 NASCAR Sprint Cup All-Star-Challenge Charlotte/USA, Höhep. (W) SKY MOTORVISION
- 14.00 V8 Supercars Sydney/AUS, 1. Rennen (Aufz.) MOTORS-TV
- 14.40 NASCAR Sprint Cup Charlotte/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 7. 12.

- 0.00 NASCAR Sprint Cup Martinsville/USA, Höhepunkte Rennen (Zus.) SKY MOTORVISION
- 6.00 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Hauptrennen (W) SKY SPORT 1
- 7.15 GP2-Meisterschaft Abu Dhabi/UAE, Sprintrennen (W) SKY SPORT 1
- 8.15 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 1
- 12.40 NASCAR Sprint Cup Dover/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 14.00 V8 Supercars Sydney/AUS, 2. Rennen (Aufz.) MOTORS-TV
- 17.30 NASCAR Sprint Cup Pocono/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 18.30 NASCAR Sprint Cup Michigan/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 22.55 NASCAR Sprint Cup Sears Point/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 23.00 FIA-Formel-E-Meisterschaft Putrajaya/MAL, Rennen (W) SKY SPORT 2

MONTAG, 8. 12.

- 4.00 Ferrari Challenge Europe Monza/1 2014, 1. bis 4. Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 7.00 Porsche Carrera Cup DTM Budapest/H 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 7.30 NASCAR Euro Series Maggione/1 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 8.00 Euro-V8-Serie Mugello/1 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 8.30 ADAC GT Masters Nürburgring 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 9.10 DTM-Highlights: Oschersleben 2008, Rennen (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 9. 12.

- 1.50 Truck-EM Nogaro/F, Rennen 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 22.45 Classic Races: Rallye Argentinien 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 23.15 Rallye-Europameisterschaft ERC 2014, Saisonrückblick (Zus.) EUROSPORT
- 23.10 DTM-Highlights: Shanghai/RC 2010, Rennen (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 2. 12.

- 13.05 Red Bull X Fighters Dubai/UAE 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 16.30 Motorrad-GP Macau/RC, Rennen (W) EUROSPORT

MITTWOCH, 3. 12.

- 7.00 Italienische Motorrad-Meisterschaft Moto3, Supersport, Superbike, Moto4
- 15.20 Red Bull Hard Enduro: Sea To Sky Extrem-Enduro (W) SKY SPORT 1

DONNERSTAG, 4. 12.

- 19.45 ADAC MX Masters Tensfeld 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 21.40 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 22.10 Red Bull X Fighters Mexico City 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 23.30 Freestyle-Motocross-WM Shenzhen 5. WM-Lauf (W) EUROSPORT

FREITAG, 5. 12.

- 0.20 Red Bull X Fighters Dubai/UAE 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 12.15 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 17.00 Red Bull Hard Enduro: Romaniacs 2012 (W) SKY MOTORVISION

SAMSTAG, 6. 12.

- 5.20 Red Bull Hard Enduro: Sea To Sky 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 5.50 Red Bull X Fighters Dubai/UAE 2013 (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 7. 12.

- 0.55 Red Bull Hard Enduro: Hare Scramble 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 1.25 Red Bull X Fighters Dubai/UAE 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 11.40 IDM Superbike EuroSpeedway Lausitz 2014, Rennen (W) SKY MOTORVISION

MONTAG, 8. 12.

- 3.30 ADAC MX Masters Jauer 2014, Höhepunkte Rennen (Zus.) SKY MOTORVISION
- 10.05 IDM Superbike EuroSpeedway Lausitz 2014, 2. Rennen (W) SKY MOTORVISION
- 10.30 Red Bull Hard Enduro: City Scramble 2012 (W) SKY MOTORVISION
- 11.00 Red Bull X Fighters Madrid/E 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 14.30 Red Bull Hard Enduro: The Tough One 2013 (W) SKY MOTORVISION

DIENSTAG, 9. 12.

- 1.00 Red Bull X Fighters Mexico City 2013 (W) SKY MOTORVISION
- 13.05 Red Bull X Fighters Mexico City 2013 (W) SKY MOTORVISION

(W) = Wiederholung

IM NÄCHSTEN HEFT / 9. 12. 2014

AUTOMOBIL

Formel 1: Aktuelle News
Asian LMS: Sepang
V8-Supercars: Sydney

MOTORRAD

MotoGP: Aktuelle News
Supercross: Gené
Leserwahl 2014: Motorrad

DEUTSCHER SPORTFÜHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutscher Sportführer Kreis e.V. für Aktive, Partner, Ratgeber und Informationsbewerber der nächste Einsatz des DSK-Vertrages. Nächster Einsatz des DSK-Vertrages: 29. November bis 7. Dezember. Motor Show Essen

Weitere Infos im Internet: www.dsk.de

MOTORSPORT
aktuell

WER DIE WAHL HAT...

Jetzt **MOTORSPORT** aktuell frei Haus sichern und aus vielen tollen Extras wählen!



Ihr Wunsch-Extra
zum Abo von
MOTORSPORT aktuell



Ihre Vorteile: **mindestens 14% Preisvorteil gegenüber Einzelkauf** ■ Extra Ihrer Wahl dazu ■ alle Ausgaben pünktlich und bequem frei Haus ■ Online-Kundenservice

Online bestellen:

www.motor-sport-aktuell.com/abo

Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann, Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Alle Extras nur solange Vorrat reicht.