

MOTORSPORT aktuell

Jeden
Dienstag
neu

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



MotoGP

**Márquez: WM-Titel
bereits verteidigt**

Ab S. 30



Moto 2

**Lüthi: Der Schweizer
siegt wieder**

S. 35

FORMEL 1 / Doppelsieg beim Premiere-GP in Russland und vorzeitig Team-Weltmeister

Endlich Mercedes!



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

www.motorsport-aktuell.com/doppelabo

59 Jahre nach dem letzten Titelgewinn mit Juan Manuel Fangio ist das Werksteam von Mercedes wieder Weltmeister – erstmals in

der Kategorie F1-Konstrukteure. Dazu reichte der Doppelsieg von Hamilton/Rosberg beim ersten GP von Russland in Sotschi. Wa-

rum vor allem Vettel mit Red Bull weiterhin hinterher fährt. Wie und wann auf Bianchis Horrourunfall reagiert wird. **Ab S. 3**

Langstrecken-WM
**Toyota: Grosser
Heimsieger**

S. 17

Langbahn-WM
**Riss: So tickt der
junge Champion**

S. 40

Tourenwagen-WM
**Citroën: Ersten Titel
schon sicher**

S. 19

DTM
**Wittmann: Der neue
Meister exklusiv**

S. 22

LIEBE LESER!



Peter Haab
Chefreporter

Am vergangenen Wochenende ist die Formel 1 zum ersten Mal in Russland aufgetreten. Und wie immer, wenn der Zirkus an einem neuen Austragungsort gastiert, hätte es viel zu diskutieren gegeben. Diskutiert wurde über den Sotschi-GP allerdings schon im Vorfeld. Vor allem darüber, ob es mit Blick auf die Ukraine-Krise aus moralischer Sicht vertretbar ist, in Russland zu einem Grand Prix anzutreten. Dieses Thema stand in Sotschi plötzlich nicht mehr ganz oben auf der Agenda. Denn Jules Bianchis schwerer Unfall in Suzuka hat alles überschattet. Im Zentrum standen die Verbesserung der Sicherheit und der kritische Gesundheitszustand des Marussia-Piloten. Aus FIA-Kreisen sickerte durch, dass Bianchi vor seinem Unfall trotz doppelt geschwenkter gelber Flaggen zu wenig verlangsamt habe. Aus Respekt gegenüber dem schwer verletzten Piloten gab es aber keine öffentliche Schuldzuweisung. Jetzt stellt sich die Frage: Wie ist ein solcher Unfall in Zukunft zu vermeiden? Ich denke, gelbe Flaggen und elektronische Kontrollen über den Speed-Limiter allein reichen nicht. Gut ist aber, dass keine der beteiligten Parteien in hektischen Aktionismus verfällt. Bis nächste Woche,

Ihr Peter Haab



WER? Marc Márquez (E)
WO? Motegi (J)

WAS? Mit Samurai-Schwert
MotoGP-WM-Titel verteidigt



WER? Tom, Christine, Melanie, Philippe Bianchi (F)
WO? Yokkaichi (J)

WAS? Bruder, Mutter, Schwester und Vater stehen dem schwer verunglückten Formel-1-Piloten Jules Bianchi in Japan bei



WER? BMW (D)
WO? München (D)

WAS? Grafik des für 2016 geplanten neuen M6 GT3

INHALT

AUTOMOBIL

- ! **THEMA DER WOCHE**
Formel 1: Konsequenzen nach Bianchi-Unfall **S. 3**
- ! **FORMEL 1** Erster Titel für Mercedes im Trockenen **S. 4**
- FORMEL 1** Racing in Vladimir Putins Land **S. 6**
- FORMEL 1** Interview mit Monisha Kaltenborn **S. 10**
- GP2** Jolyon Palmer ist vorzeitig Meister **S. 14**
- FORMEL 3** Ocon schlägt Verstappen in Imola **S. 16**
- ! **WEC** Toyota beim Heimspiel unantastbar **S. 17**
- ! **WTCC** Citroën gewinnt den Markentitel **S. 19**
- ! **DTM** Im Gespräch mit Meister Wittmann **S. 22**
- RALLYE-WM** Neues Format beim Finale? **S. 25**

MOTORRAD

- THEMEN DER WOCHE**
MotoGP: Gigantenkampf um Vizetitel; Motorrad-WM: Mehr Einfluss für FIM **S. 29**
- ! **MOTOGP** Wie Márquez seine Mission erfüllte **S. 30**
- MOTOGP** Was Bradl jetzt besser macht **S. 31**
- MOTO2** Team VDS muss sich gedulden **S. 34**
- ! **MOTO2** Tom Lüthi: Sensationeller Sieg **S. 35**
- MOTO3** Der zweite Márquez bald Weltmeister? **S. 37**
- SUPERBIKE-WM** Neues zu Corsers BMW-Team **S. 38**
- ! **LANGBAHN-WM** Interview mit Champ Riss **S. 40**

PANORAMA

- BOXENGEFLÜSTER**
Nachruf Andrea de Cesaris, 75. Geburtstag Roland Bruynseraede **S. 46**
- IMPRESSUM** **S. 46**
- LESERBRIEFE** **S. 47**
- SERVICE** Vorschau, Termine, TV-Programm **S. 47**

! = Titelt Themen

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



Formel 1

Konsequenzen nach Bianchis Unfall

Von PETER HAAB

Eine Frage beschäftigt die Fahrer, den Internationalen Automobil-Verband (FIA) und Rennleiter Charlie Whiting: Wie kann ein so folgenschwerer Unfall wie jener von Jules Bianchi in Suzuka in Zukunft vermieden werden?

Nach dem Horrorunfall von Jules Bianchi machte die FIA vier Tage lang auf komplette Funkstille. Videoaufnahmen der Streckenkameras, die den Unfall aufgezeichnet hatten, wurden zurückgehalten. Es gab auch kein offizielles Statement des Weltverbandes zum Suzuka-Drama – weder von FIA-Rennleiter Charlie Whiting noch von FIA-Präsident Jean Todt, der Bianchis Familie privat sehr nahe steht.

Am Freitagabend stellten sich Jean Todt und Charlie Whiting in Sotschi dann erstmals der internationalen Presse. Der FIA-Präsident hielt bei dieser Gelegenheit kategorisch fest, dass beim schlimmen Suzuka-Unfall alles nach den entsprechenden Regeln abgelaufen sei. «Ich habe den Bericht zu den Suzuka-Vorfällen am Freitagmorgen gelesen und bin zum Schluss gekommen, dass man niemandem in der Rennleitung einen Vorwurf machen kann», so Todt. «Aber wir müssen aus dem, was passiert ist, unsere Lehren ziehen. Eine solche Situation darf es nie mehr geben. Ich möchte an dieser Stelle

auch betonen, dass mich dieser Unfall nicht nur als FIA-Präsident, sondern auch als Privatperson stark mitgenommen hat.» Für Aussenstehende und auch für die Fahrer ist offensichtlich, dass ein weiterer solcher Zwischenfall nur dann mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann, wenn künftig immer das Safety Car eingesetzt wird, wenn ein Bergungskran auf der Strecke ist.

Reichen gelbe Flaggen?

Doch Robert Fernley, stellvertretender Teamchef von Force India, will auch die Fahrer stärker in die Pflicht nehmen: «Was den Zwischenfall mit Jules angeht und die Rufe nach einem Safety Car, so denke ich, dass wir sehr genau auf die Fahrer schauen müssen. Die Fahrer selbst übrigens auch, ob sie sich tatsächlich immer im Klaren sind, was Doppel-Gelb eigentlich genau bedeutet. Das ist für mich der Schlüssel. Ich habe das Gefühl, dass sich über die Jahre eine gewisse Unbekümmertheit eingeschlichen hat. Leider ist das jetzt ein sehr trauriges Aufwachen mit dem Zwischenfall um Jules.»

Hinter vorgehaltener Hand wurde in Sotschi gemunkelt, dass Jules Bianchi bei doppelter gelber Flagge zu schnell unterwegs gewesen sei. Öffentlich kritisieren wollte den schwerverletzten Piloten, der in der Klinik in Yokkaichi weiterhin um sein Leben kämpft, aus Respektgründen aber niemand.

Erste Konsequenz aus dem schlimmen Suzuka-Unfall: Künftig sollen die Fahrer an Gefahrenstellen nicht mehr nur mit Flaggen gewarnt werden. Es wird ein Tempolimit erwogen, das von der Rennleitung technisch überwacht werden kann. Aber es wird für Rennleiter Charlie Whiting natürlich auch in Zukunft schwierig sein, von einem Büro im Kontrollturm aus abschätzen zu können, ob die Piloten ihre Geschwindigkeit tatsächlich den Verhältnissen angemessen anpassen. Letztlich fahren sie ein Rennen und der Adrenalinpegel ist hoch. Verlangsamung tut von diesen Burschen freiwillig keiner gern.

Für Jacques Villeneuve, den Formel-1-Weltmeister von 1997 und heutigen TV-Experten, ist deshalb klar, dass die FIA jetzt handeln muss: «Wenn sich die Leute jetzt fragen, wie man derartige Unfälle in Zukunft vermeiden kann, dann gibt es nur eines: Das Reglement für den Einsatz des Safety Car muss geändert werden. Solange du Bergungsfahrzeuge auf der Strecke hast, wenn das Rennen noch nicht neutralisiert ist, wird das immer grosse Gefahr bedeuten. Da spielt es überhaupt keine Rolle, ob es nass ist oder nicht. Die Streckenposten sind immer gefährdet.» Villeneuve weiter: «In Amerika kommt das Safety Car jedes Mal raus, wenn es einen Unfall gibt. Das führt zwar zu vielen Unterbrechungen, aber die Sicherheit geht vor.» ♦



FIA-Verantwortliche: Rennleiter Whiting (l.), Präsident Todt

NACHGEHAKT BEI Roland Bruynseraede

(74/B). Der ehemalige Rennleiter der Formel 1 und der DTM zur Sicherheitsdiskussion nach Bianchis Unfall.



Von ARNO WESTER

? Warum war in Suzuka bei der Bergung von Sutils Sauber kein Safety Car auf der Strecke? Weil, und das hat es auch in der Vergangenheit schon des Öfteren gegeben, nicht bei jeder Bergung ein Safety Car zum Einsatz kommt.

? Wäre das in diesem Fall nicht die bessere Lösung gewesen? Zum Zeitpunkt des Unfalls von Bianchi wurden doppelt geschwenkte gelbe Flaggen gezeigt. Das bedeutet: Grosse Gefahr, die Strecke ist möglicherweise ganz oder teilweise blockiert, oder es befinden sich Sportwarte darauf. Der Fahrer muss jederzeit zum Anhalten bereit sein!

? Hat Bianchi also die Regeln missachtet? Das sollen andere beurteilen. Ich hätte gewusst, was bei solch einem Vergehen zu tun ist, zumal Streckenposten bei ihrer Arbeit gefährdet waren und ihnen nur mit viel Glück nichts passiert ist.

? Warum wurde an der Unfallstelle eine grüne Flagge für freie Fahrt geschwenkt? Beim Bergen von Sutils Sauber am Posten davor wurden zwei gelbe Flaggen gezeigt, direkt dahinter eine grüne. So galt ab da erst wieder freie Fahrt.

? Sind die Vorwürfe gegen F1-Rennleiter Charlie Whiting berechtigt? Aus meiner Sicht hat er nichts falsch gemacht.

* Ein Interview zu Roland Bruynseraedes 75. Geburtstag lesen Sie auf S. 46.



Schlimmster Formel-1-Unfall seit 1994: Bianchi krachte beim Japan-GP in Suzuka in einen Bergungskran und erlitt dabei vor allem schwere Kopfverletzungen

Drei GP vor Schluss: Mercedes bejubelt seinen vorzeitig gewonnenen Konstrukteurs-WM-Titel - Lowe, Rosberg, Hamilton, Wolff und Lauda (vorn von links)



Mercedes

Historischer Schritt

F1 W05 HYBRID

Von PETER HAAB und ARTHUR WINTER

Das erste Saisonziel ist erreicht - der erste Schritt getan: Beim Russland-GP in Sotschi brachte das Mercedes-Team den Sieg in der Konstrukteursweltmeisterschaft 2014 ins Trockene. Pole-Mann Lewis Hamilton und Teamkollege Nico Rosberg (nach einem Riesen-Flop in Kurve 2) brachten den neunten Doppelsieg der Saison unter Dach.

Das war ein Auftakt mit Knalleffekt. Auf dem Weg zu Kurve 2 schob sich Nico Rosberg kurz an Lewis Hamilton vorbei, war aber zu schnell und handelte sich beim brutalen Bremsmanöver zwei Bremsplatte ein. Die Vibrationen waren anschließend derart stark, dass Rosberg gleich zum Reifenwechsel in die Boxenstrasse abbog.

Danach zeigte Rosberg aber eine sehenswerte Aufholjagd, welche ihn auf Platz 2 zurückbrachte. Trotzdem liegt er vor den letzten drei Saisonrennen in der WM-Zwischenwertung jetzt siebzehn Punkte hinter Lewis Hamilton zurück. Rosberg wusste deshalb nicht, ob er sich über den Patzer in Runde 1 är-

gern oder über die gelungene Aufholjagd freuen sollte: «Im ersten Augenblick ärgere ich mich natürlich sehr. Eine Hälfte von mir ist wahnsinnig enttäuscht, dass ich es verbockt habe. Die andere ist glücklich, weil es das Team so sehr verdient hat. Für die Kollegen ist es der wichtigste Titel des Jahres. Deshalb kann ich sogar trotzdem etwas lächeln», zog Rosberg nach dem Rennen Bilanz. «Ich hätte locker die Führung übernehmen können. Dieser Fehler war unnötig. Es war meine Kurve. Mit dem Speed, den ich hatte, ist es noch enttäuschender, weil ich weiss, dass ich dieses Rennen hätte gewinnen können.»

Nach den zwei verhängnisvollen Verbremsern in Monza hat sich Rosberg in Sotschi erneut einen folgenschweren Fehler geleistet. Seine Erklärung für den Russland-Flop: «Es ist eine neue Strecke und das erste Mal, dass wir dort mit viel Sprit ankommen. Ich habe mich ganz einfach verschätzt. Das Bremsmanöver war natürlich brutal, meine Reifen waren danach viereckig.»

Lewis Hamilton seinerseits war in aufgeräumter Stimmung und lobte gleich auch noch die tolle Gastfreundschaft der Ver-

anstalter in Sotschi. «Hier werde ich in meinem Urlaub mal vorbeikommen.» Dann bedankte er sich auch noch beim ganzen Mercedes-Team für das tolle Auto und gratulierte sämtlichen Mitarbeitern zum Gewinn der Teamweltmeisterschaft. «Das ist ein ziemlich historischer Moment und für mich sehr schön, ein Teil dieses Teams zu sein. Den Erfolg zu sehen und auch Teil dieses Erfolgs zu sein», sagte Lewis Hamilton nach dem Rennen. «Mercedes hat ja noch nie eine Konstrukteursweltmeisterschaft gewonnen. Das ist das erste Mal, und damit ist das ein ganz spezieller Moment», ergänzte der 29-jährige Brite.

Jubel bei Mercedes

Für Rosberg ist es fast noch spezieller, da er seit dem ersten Jahr des Mercedes-Teams in der Formel 1 dabei war. Zuerst an der Seite von Michael Schumacher, und jetzt mit Lewis Hamilton. «Das ist eines der zwei grossen Ziele des Teams seit fünf Jahren. Ich bin hier seit Tag eins, und es ist sehr, sehr aufregend zu sehen, dass wir es nun geschafft haben. Wir werden das vielleicht am Abend noch ein bisschen feiern.»

Nico Rosberg dachte am Sonntagabend in Sotschi vor al-

lem an jene Mercedes-Mitarbeiter, die nie in der Öffentlichkeit stehen. «Für meine Kollegen im Team ist die Konstrukteurswertung eigentlich das Wichtigste. Das weiss ich, dessen bin ich mir schon bewusst. Deshalb freue ich mich jetzt auch für meine Kollegen und das Team. Es war ein langer, schwieriger Weg. Toll, dass wir jetzt die Möglichkeit gepackt haben, den Sack zuzumachen. Jetzt gibt es auch einen Bonus für alle Mitarbeiter», verriet der Mercedes-Pilot.

Zweckpessimist Toto Wolff

Auch für Mercedes-Motorsportchef Toto Wolff ist der Konstrukteurstitel etwas Besonderes. Wolff gibt zu, lange nicht daran geglaubt zu haben: «Ich bin von meinem Naturell her ein Zweckpessimist. Aber nach dem Suzuka-Rennen war es selbst mir als Superpessimist klar, dass das fast nicht mehr zu verlieren ist.» Wolff betonte, dass der Titel vor allem für den Daimler-Konzern von grosser Bedeutung ist. «Da ist die Konstrukteurs-WM viel wert, auch wenn die Fahrer-WM mehr mediale Resonanz erhält. Wir haben fünf Jahre um das Team gekämpft. Das jetzt einzufahren, ist ein schöner Moment.» Trotz-

dem wird es nicht das Ende sein: «In dem Stress, in dem wir leben, ist das jetzt nur ein Häkchen, das wir setzen. Das nächste ist die Fahrer-WM, und die ist noch nicht gesichert.» Da ist Wolff allerdings gar pessimistisch. Denn Daniel Ricciardo liegt bereits 92 Punkte hinter WM-Leader Lewis Hamilton zurück. Da müsste also schon noch sehr viel schiefgehen bei Mercedes. Realistisch ist, dass Hamilton und Rosberg selbst im letzten Rennen in Abu Dhabi noch um den Titel fighten. Wobei das Momentum zum aktuellen Zeitpunkt natürlich klar für Hamilton spricht.

Was bedeutet das nun für die beiden Mercedes-Fahrer? «Die wichtigste Vorgabe ist, dass sich die beiden nicht mehr gegenseitig ins Auto fahren. Ich glaube, das ist den beiden jetzt definitiv klar. So gesehen war der Zwischenfall in Spa-Francorchamps vielleicht ein wichtiger Moment für die Entwicklung des Teams.» Beim Grand Prix von Belgien kam es in der ersten Runde zur Berührung zwischen Lewis Hamilton und Nico Rosberg, woraufhin Hamilton das Rennen nicht beenden konnte. Nico Rosberg wurde von der Teamleitung harsch kritisiert. ♦



Vorgeberau(s)cht: Rosberg bremst Hamilton nach dem Start aus



Glückwunsch im Vorbeigehen: Hamilton/Rosberg im Ziel



Hamilton: Sein neunter Saison- und Russland-Premiere-Sieg

Sebastian Vettel

«In Austin kommt's noch schlimmer»

Von PETER HAAB
und ARTHUR WINTER

Der erste Russland-GP in Sotschi wurde für Red Bull Racing zum Debakel: Daniel Ricciardo wurde lediglich Siebter und verlor praktisch die letzte Chance im Kampf um den WM-Titel. Teamkollege Sebastian Vettel (8.) wurde nach dem Rennen zum Zyniker.

Wenn ein vierfacher Weltmeister hinter zwei Toro Rosso auf dem zehnten Startplatz steht, ist die Stimmung verständlicherweise schon vor dem Rennen nicht überschwänglich. Und Platz 8 hat den vierfachen Weltmeister natürlich nicht glücklicher gemacht. «Das Auto war nicht gut in der Balance. Das ist klar, denn wir durften nach dem Qualifying ja nichts mehr vorstellen», grummelte Vettel nach der Zieldurchfahrt. «Es war klar, dass es wegen der vielen Geraden knifflig werden würde, unser Topspeed war ja schon in allen Trainings nicht gerade be rauschend. Aber es gibt ja auch viele Kurven, gerade im zweiten und dritten Sektor. Und auch in diesen Passagen waren wir nicht wirklich schnell.»

Der Blick in die nahe Zukunft konnte Vettel auch nicht fröhlicher stimmen. «In Austin kommt's noch schlimmer», prognostizierte der Red-Bull-Pilot. «Dort werden wir den ganzen Antriebsstrang austauschen, und weil wir ja in diesem Jahr so tolle Regeln haben, werde ich dort aus der Boxengasse losfahren müssen.» Vettel weiter: «Ich glaube nicht, dass ich mich dort am Samstagnachmittag fürs Qualifying ins Auto setzen werde. Es ist dann wohl intelligenter, dem Motor nicht un-

nötige Kilometer zuzumuten. Denn ich kenne meine Startposition ja bereits jetzt.»

Der vierfache Weltmeister hatte das Unheil in Sotschi schon am Freitagabend kommen sehen. Nach den ersten sechzig Runden war Vettel bereits klar, dass die neue Strecke dem RB10 überhaupt nicht entgegenkommt. «Ich hoffe, dass wir zumindest noch etwas finden, das uns noch etwas weiter nach vorne bringt», machte sich Vettel gleich selbst noch etwas Mut. «Es wird aber schwierig. Denn Sotschi scheint tatsächlich keine Strecke zu sein, die uns entgegenkommt.»

Vettel hatte grosse Mühe, die Reifen an seinem Auto ins richtige Arbeitsfenster zu bringen. An seinem RB10 zeigte sich nicht

«Kein Speed, null Balance – keine gute Mischung.»

SEBASTIAN VETTEL

das von vielen Piloten beschriebene Phänomen, dass die Pneu's auf der neuen Strecke mit zunehmender Laufleistung mehr Grip aufbauen: «Bei mir war das überhaupt nicht der Fall», wunderte sich Vettel, der bei seinen Versuchen nicht zulegen konnte. «Ich war auch in den Kurven nicht in der Lage, alles herauszuholen – gemeinsam mit unseren Problemen auf der Geraden war das natürlich nicht gerade die optimale Kombination.»

Vettels grosser Frust nach dem Russland-GP ist nachvollziehbar. Im Prinzip könnte er es bei seinen letzten paar Rennen für Red Bull locker angehen lassen. Der WM-Titel ist ja schon längst abgeschlossen, und der RB10 ist in der Endphase der Saison anscheinend nicht mehr ganz auf der Höhe. Laut Helmut Marko gibt Vettel aber trotz der bevorstehenden Trennung immer noch Vollgas. «Ich glaube, er hat mit seinen Rennen in Suzuka und in Singapur bewiesen, dass er noch voll motiviert ist», hielt Marko in Sotschi fest. «Das Resultat hier hat nichts mit Vettels Einstellung zu tun. Wir sind an diesem Wochenende ganz einfach mit dem Set-up nicht klargekommen.»

Daniel Ricciardos ebenfalls enttäuschender siebter Platz beweist Markos Einschätzung. Ricciardo muss seine WM-Ambitionen jetzt ebenfalls vergessen. Nach dem Sotschi-GP hat er im WM-Zwischenklassement bereits 92 Punkte Rückstand auf WM-Leader Lewis Hamilton. Bei drei noch ausstehenden Rennen (Austin, São Paulo und Abu Dhabi) sind noch 100 Punkte (in Abu Dhabi gibt es doppelte Zähler) zu holen. «Ja, das war's dann wohl», zuckte Ricciardo die Schultern. «Ich denke, wir haben es hier definitiv verspielt.»

Red-Bull-Teamchef Christian Horner gratulierte Niki Lauda und Toto Wolff zum Gewinn der Konstrukteursweltmeisterschaft und meinte: «Wir müssen uns nichts vormachen: Beide WM-Titel sind für uns weg. In der Fahrer-WM ist das jetzt noch eine Geschichte zwischen Lewis und Nico. Daran können wir leider nichts mehr ändern.»



Harte Familienangelegenheit: Das Red-Bull-Duo will an Vergnes Toro Rosso (vorne) vorbei

BRUMM-BRUMM-BRÜMMER

Wichtige Unfallfolgen

Angst ist selten ein guter Ratgeber. In diesem Fall, nach diesem Unfall aber schon. Die unvermeidlichen Schuldzuweisungen nach dem bösen Ende des Grossen Preises von Japan 2014 sind das eine. Wichtiger, weil nachhaltiger, sind die Lehren, die die Formel 1 daraus zieht. Das beugt der Angst vor, dass sich etwas Ähnliches wiederholen könnte. Die Aufarbeitung, die bereits in Sotschi begonnen hat, ist der erste Schritt

zum Fortschritt. Unermüdliche Kritiker werden auch jetzt wieder behaupten, dass erst etwas passieren muss, damit etwas geschieht. Das stimmt in gewisser Weise – aber es stimmt auch nicht.

Zwei Jahrzehnte ohne Zeinen Unfalltoten bei den Fahrern, das kam uns wie Normalität vor, aber das kommt nicht von ungefähr. Es ist das stete Bemühen einer Schicksalsgemeinschaft aus Piloten, Konstrukteuren, Funktionären. Und ja, auch der Medien. Die Ereignisse von Suzuka, der weiterhin kritische Kampf von Jules Bianchi um sein Leben, haben Spuren hinterlassen bei allen. Nach der ersten Fassungslosigkeit, der Wut, der Resignation folgte unmittelbar die Phase der Konsequenz. Dabei geht es nie bloss um das Image, es geht vor allem um Menschenleben. Dass Charlie Whiting und Jean Todt eine erste Aufarbeitung des Unfallgeschehens öffentlich machten, ist eine neue Art der Informationspolitik. Eine, die im Chaos von Japan, das durch die einbrechende Dunkelheit und den aufziehenden Sturm noch dramatischer wirkte, zu recht kritisiert wurde.

Es bleiben natürlich noch viele Fragen offen, in der Rekonstruktion wie bei den richtigen Schlüssen für die Zukunft. Aber eine Antwort kann schon jetzt gegeben werden: Der tragische Unfall in Suzukas Kurve 7 zeigt, dass die Formel 1 so sicher ist wie nie. Sonst hätte Jules Bianchi überhaupt nicht lebend aus dem Wrack seines Marussia geborgen werden können. Und trotzdem kann sie nie ganz sicher sein, schicksalhafte Verket-

tungen von Umständen werden auch keine noch so grossen Vorsichtsmassnahmen verhindern können. Aber es ist wichtig, dass eine Art von Sicherheit immer da ist: die, dass alles Menschenmögliche getan wird, um den Sport für die Fahrer, für die Streckenposten und für die Zuschauer so sicher zu

machen, wie es irgendwie geht. Verletzlich wird die Formel 1 dennoch immer bleiben.

Felipe Massa, der 2009 als letzter Formel-1-Pilot an einem GP-Wochenende schwer verletzt wurde (Feder an den Kopf), war noch am Rennsonntag in Suzuka einer der Besucher im Krankenhaus. Der Brasilianer gesteht auch ein, dass er über einen Startverzicht in Russland nachgedacht hat: «Natürlich tut man das nach solchen Geschehnissen – aber darüber nachzudenken bedeutet nicht, dass es auch das Richtige für mich gewesen wäre.» Und dann setzt er zu einem leidenschaftlichen Plädoyer für seinen Beruf an: «Ich liebe es, Rennen zu fahren. Ich liebe den Wettbewerb. Ich fühle mich glücklich dabei. Rennfahren motiviert mich, auch wenn ich das Risiko kenne. Es ist ganz einfach meine Welt.»

Nachdenklichkeit schadet nicht. Der Österreicher Alexander Wurz als frischgewählter Sprecher der Formel-1-Fahrgewerkschaft GPDA und als aktiver Langstrecken-WM-Pilot sieht in einer korrekten Unfallanalyse auch die Möglichkeit, weiter dazulernen: «Motorsport birgt immer ein Restrisiko, weil sich hier Autos mit hoher Geschwindigkeit bewegen. Wenn man da die Kontrolle verliert, wird man zu einem ballistischen Geschoss – und das ist eine unkontrollierbare Energie.»



Unfallopfer Jules Bianchi



Elmar Brümmer

Die Russland-Premiere

Racing bei Putin

Von ELMAR BRÜMMER

Erstmals fuhr die Formel 1 in Russland. Politisch nicht unumstritten, aber mit noch viel mehr Ostplänen.

Es ist eine ganz unpolitische Beobachtung: Die russische Reporterin, die der russischen Hoffnung Sergey Sirotkin beim Interview sehr nahekommt, trägt auf ihrem T-Shirt ganz selbstverständlich das Konterfei des russischen Präsidenten. Das mag Stolz sein, Unbedarftheit, eine Art von Mode, vielleicht auch Provokation. Jeder hat seine eigene Sicht der Dinge über einen Start der Formel 1 im Russland dieser Tage. Jeder soll sie haben, darf sie haben. Das war bei Olympia nicht anders.

Die Eisstadion, um die der deutsche Architekt Hermann Tilke in Sotschi einen ebenso

hochmodernen Rennkurs gebaut hat, erinnern an die Winterspiele und an die Propaganda. Niemand hätte an diesem Formel-1-Wochenende wirklich vermutet, dass es beim ersten Grand Prix von Russland seit exakt hundert Jahren um Völkerfreundschaft geht. Bernie Ecclestons Auftrag ist das jedenfalls nicht. Vielmehr war die Premiere im «So chi Autodrom» das, was alle erwartet haben, wenn auch etwas unaufdringlicher als befürchtet: Putins Art und Weise, Carrera-Bahn zu spielen.

Putins später, grosser Auftritt

Zwanzig Minuten vor Rennende übertrifft die Anzahl der Bodyguards dann auf einmal die der Gridgirls. Hatte der starke Mann Russlands die Startzeremonie noch seinem Stellvertreter überlassen, sorgte er mit

dem perfekten Timing für einen späten Höhepunkt in einem langweilig gewordenen Rennen. Ecclestone umarmte ihn brüderlich, die beiden plauschten zunächst ausgiebig allein auf der geräumten Ehrentribüne. Natürlich behält sich Putin dann vor, die Siegetrophäen für die Mercedes-Genossen Lewis Hamilton und Paddy Lowe zu übergeben. Vorher mischte er sich im Raum hinter dem Podium unter die Fahrer. Unter Siegern sein, wem würde das nicht gefallen. Und von unten filmte Vladimir Petrov, der erste Russe in der Formel 1, den historischen Moment.

Das Bangen um Jules Bianchi und die Diskussionen um die nötigen Reaktionen haben für die Direktbeteiligten aus der Formel 1 das Thema Russland in der Bedeutung nach hinten gerückt. Auch das kann jeder

AUS DEM FAHRERLAGER

Von ARTHUR WINTER

Mercedes-Sportchef **Toto Wolff** hat im Rahmen des ersten Formel-1-GP in Russland das bestätigt, was schon lange im Raum stand: Anstelle von McLaren (das 2015 wieder mit Honda zusammenarbeitet) wird in der nächsten Saison Lotus mit den Antriebssträngen aus Brixworth ausgerüstet. «Für Mercedes-Benz war es für die aktuelle Generation an Power Units strategisch wichtig, neben unserem Hauptfokus auf das Silber-



Mercedes-Sportchef Wolff

pfeil-Werksteam auch weiterhin drei Kundenteams zu beliefern», erklärte Wolff in Sotschi. «Aus diesem Grund war es logisch, dass wir uns für die Saison 2015 nach einem neuen Kunden umsehen würden. Das Lotus-Team ist ein eindrucksvoller Rennstall, der in den vergangenen Jahren starke Leistungen gezeigt hat.» Lotus wird weiterhin sein eigenes Ge-

triebe entwickeln und herstellen. Die Entwicklung des neuen Fahrzeugs für die Saison 2015, des Lotus E23 Hybrid, hat in der Teamfabrik in Enstone bereits begonnen.

Im Gegensatz zu diesem Jahr, wo die letzten Testtage vor der Saisonöffnung in Bahrain absolviert wurden, sollen 2015 sämtliche Vorsaisonstests wieder in Europa über die Bühne gehen. Wie gewohnt werden die Formel-1-Teams in Jerez de la Frontera und Barcelona (zweimal) fahren. Von 1. bis 4. Februar 2015 wird im südspanischen Jerez getestet, von 19. bis 22. Februar und von 26. Februar bis 1. März geht es dann in Barcelona weiter.

Am Freitagmorgen gab es in Sotschi gleich eine doppelte Premiere: Im ersten freien Training kam **Sergey Sirotkin** bei Sauber zu seinem ersten F1-Einsatz im Rahmen eines Grand Prix. «Es ist nicht nur für mich, sondern für ganz Russland ein tolles Wochenende», schwärmte der Russe. Für Sirotkin war es die zweite Fahrt im Sauber-C33-Ferrari, nachdem er bereits im Mai beim Test in Bahrain im Auto gesessen hatte. Die Vorbereitung auf

sein Grand-Prix-Debüt unterschied sich nicht wesentlich von der der Stammfahrer. «Ich bin mit den Ingenieuren um die Strecke gegangen, und wir haben besprochen, was ich zu tun habe», so Sirotkin.

Seit Montag dieser Woche hat Ferrari einen neuen Präsidenten: **Sergio Marchionne**. Bei der Verabschiedung von Vorgänger **Luca di Montezemolo** am Mittwoch letzter Woche im Ferrari-Werk in Maranello war Marchionne ebenfalls dabei. «Leider gehen viele Einzelpersonen, die für Ferrari arbeiten, bei dieser Ausstrahlung der Marke unter», hielt Marchionne fest. «Aber für jemanden, der hier schon so viele Jahre den Vorsitz hatte, repräsentiert Luca den Geist und das technische Herz von Ferrari.» Es wird erwartet, dass Marchionne schon bald die Verpflichtung von **Sebastian Vettel** bestätigt. ♦



Sauber-Testpilot Sirotkin

oder Demokratie ist Nebensache

für sich bewerten: als verständlich, als oberflächlich, als hilflos. Franz Tost, der ewige Hardliner unter den Teamchefs, hat sich ausdrücklich bei Putin und bei Ecclestone dafür bedankt, dass sie (für angeblich 280 Millionen Euro Investitionskosten) den russischen Grand Prix möglich gemacht haben. Über den erstmals 1983 laut nachgedacht wurde – man stelle sich die politische Wirkung damals, mitten im Kalten Krieg, vor.

Tost denkt rein pragmatisch, an den wichtigen Zukunftsmarkt Russland, den früher oder später würden die wirtschaftlichen Sanktionen aufheben. Der Teamchef von Daniil Kvyat freut sich lieber an der tollen Infrastruktur in Sotschi. «Ehrlich gesagt, politische Probleme interessieren mich nicht. Das Einzige, was mich interessiert, ist, dass wir ein schnelles

Auto haben. Wir sollten uns auf unseren Job konzentrieren, wir sind verantwortlich für die Unterhaltung.» Ein einfaches Denkschema, das besonders jenem weisrussischen Journalisten gefallen dürfte, der sich bei den FI-Bossen über die negative Berichterstattung im Westen beklagt hat.

Die politische Geradeausdenke hilft der Königsklasse, den höchsten Antrittsgeldern hinterherzufahren, Demokratie muss am Austragungsort nicht zwingend herrschen – das war früher in Argentinien und Südafrika so, heute in China und Bahrain. Die – perfekten – Organisatoren von Sotschi sprachen lieber von einem «historischen» Tag und nach gutem Brauch wird das mit einer Parade zelebriert: Kosaken, Chöre, Flaggenträger, die russische Luftwaffe durften nicht fehlen.

Als hätte es den Abschluss einer Boeing 777 von Malaysian Airlines nie gegeben. Nicht nur dem einen oder anderen im Mercedes-Rennstall, der vom malaysischen Staatskonzern Petronas mitfinanziert wird, dürfte das wenig sensibel vorgekommen sein.

Um fair zu bleiben: Air-Shows als überflüssiges Rahmenprogramm gibt es häufig in der Formel 1, in Australien sogar über Stadtgebiet. Aber alles, was in Russland geschieht, wird anders interpretiert.

Die Frage, ob Russland bereit ist für die Formel 1, kann am ehesten aus architektonischer Sicht beantwortet werden: Hermann Tilke hat trotz diverser Widrigkeiten jene ganze Arbeit geleistet, die Ecclestone von seinem Hausarchitekten erwarten konnte. Die enge Boxengasseneinfahrt einmal ausge-

nommen, die ein neues Tempolimit erforderte, ist ein launiges Layout entstanden – bei neuen Reifenmischungen im nächsten Jahr gibt es vielleicht etwas mehr Überholmanöver. In etwa ist die russische Olympiagebäudeumrundung ein Mix aus den Kursen in Korea und Valencia, die inzwischen wieder aus dem Rennkalender geflogen sind. Manchen erinnert es auch an Singapur, nur, dass dort das Gebirge als Kulisse fehlt.

2015 auch ein Nachtrennen?

Aber Vor-Ort-Manager Richard Cregan, einst in Diensten von Toyota und Abu Dhabi, denkt schon laut über ein Flutlichtspektakel für das kommende Jahr nach, damit es dem Publikum auch bloss nicht zu schnell zu langweilig wird. Die Formel 1 soll ja nicht nur Image machen fürs gesamte Land,

sondern vor allem für den Urlaubsort Sotschi.

Das ist die grosse Frage, vielleicht auch die grosse Angst der Veranstalter: Kann die Formel 1, die in Sotschi einen der üblichen Sieben-Jahre-Langzeit-Verträge besitzt, über das Premierenfieber hinaus begeistern? Es gibt das mahnende Beispiel China, wo die Formel 1 nur eine Randsportveranstaltung ist. Es gibt aber auch Abu Dhabi, wo der GP in der Wüste zu neuer Blüte kam. Vielleicht hilft ja eine der Anweisungen aus Putins Umfeld, die an die Formel-1-Teams gegangen sein soll: Man möge sich respektvoll verhalten. Gute Idee – so lange das auf Gegenseitigkeit beruht.

Sotschi soll erst der Anfang einer neuen FI-Osterweiterung sein. 2016 ist der Grosse Preis von Europa in Baku geplant. Und auch Kasachstan will in die FI. ♦



Völkervereinend? Die Formel-1-Strecke in Sotschi führt um das ehemalige Olympiagelände



Kam doch noch: Bernie Ecclestone mit Russlands Präsident Putin



Formel 1 in Russland: Wie lange hält das Premierenfieber?

Team für Team - GP Russland 2014

Mercedes: Erstmals Wel



Geschafft: Hamilton Sieger, Mercedes Team-Weltmeister



Düstere Aussichten: Maldonado hatte gleich mehrere Pannen



Pérez: Letzten Punkt am Ende tapfer verteidigt



Umjubelt nach der Quali: Kvyat (hier mit seinem Teamchef Tost)



Einzelkämpfer: Chilton fuhr in Sotschi den einzigen Marussia



Glückliche Stern-Männer: Pokal-Posing in Titel-T-Shirts und mit Mercedes-Sportchef Wolff (re.)

MERCEDES 6 ROSBERG P2, 44 HAMILTON P1

Hamiltons W05 AMG Hybrid bekam vor Beginn des viertletzten Grand-Prix-Wochenendes in diesem Jahr ein neues Getriebe eingebaut. Das von Rosberg wurde von der FIA geöffnet und kontrolliert. Ergebnis: Alle acht Vorwärtsgänge entsprachen der von Mercedes bei der FIA vor dem Saisonstart hinterlegten Wahl seiner Standardübersetzung. Nach FT1 und FT2 vermeldeten beide Silberpfeil-Piloten am Freitagnachmittag nicht mehr Probleme als leichte Vibrationen beim Bremsen. Hamilton war ab Samstag endgültig der Alleinherrscher von Sotschi: P1 im FT3 (trotz Drehers ohne Anschläge), P1 in der Quali und P1 auch im Rennen. Dort war Rosbergs Gewaltangriff auf Hamilton kurz nach dem Start das Highlight. Und nicht minder die dann folgende Aufholjagd des Deutschen vom vorletzten bis auf den zweiten Rang. Mit dem neunten Doppelsieg 2014 wurde Mercedes erstmals und vorzeitig Konstrukteursweltmeister. **WM-Punkte/WM-Platz: 565/1.**

LOTUS 8 GROSJEAN P17, 13 MALDONADO P18

Mit neuen Getriebeinnereien wurde der E22 von Grosjean am Donnerstag vor dem Start zur ersten technischen FIA-Abnahme geschoben. Am Freitagmorgen kassierte der Automobil-Weltverband bei Lotus zweimal 1000 Euro. Grund: Maldonado war einmal 110,8 km/h und einmal 92,8 km/h in der Boxengasse gefahren und damit zweimal zu schnell. Für Samstag wurde übrigens das Höchsttempo in der Boxenstrasse kurzfristig von maximal 80 auf 60 km/h gesenkt. Ziel: Unfälle in der extrem engen Zufahrt vermeiden. Bei Lotus ging der Abwärtstrend weiter: Grosjean 16., Maldonado 20. in der Startaufstellung. Maldonados Wagen war bis zum Rennen eine Grossbaustelle: vorzeitiger Getriebewechsel nach der Quali (plus Startplätze). Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Batterie beim Venezolaner getauscht. **WM-Punkte/WM-Platz: 8/8.**

FORCE INDIA 11 PÉREZ P10, 27 HÜLKENBERG P12

Jeweils neu für beide VJM07: Innenleben der Getriebe und vierte Batterie. Doch schon nach dem FT1 erwies sich diese Massnahme im Fall Hülkenberg als nicht ausreichend. Beim Auto des Deutschen war doch ein kompletter Getriebewechsel nötig. Und weil der vorzeitig kam, hiess das: Hülkenberg musste am Start um fünf Plätze zurück. Was für ihn nach P12 in der Quali im Rennen SP17 bedeutete. Dort vermisste Hülkenberg vor allem den für seine geplante Aufholjagd unbedingt nötigen hohen Topspeed. So kam er nicht zum anvisierten Punktergebnis. Den schaffte indes Teamkollege Pérez als Zehnter. Der Mexikaner wehrte gegen Rennende tapfer alle Attacken des hinter ihm fahrenden Massa ab. Und das, obwohl Force India «Checo» immer wieder über Funk ermahnen musste, seinen zu hohen Spritverbrauch zu beachten. **WM-Punkte/WM-Platz: 123/6.**

TORO ROSSO 25 VERGNE P13, 26 KVYAT P14

Im STR9 von Vergne arbeitete ab dem FT1 ein runderneuertes Getriebe und die fünfte neue Batterie fürs Jahr. Ab Samstagvormittag verdichtete im Kvyat-Auto ein neuer Turbolader – der fünfte dieses Jahr – die Abgase. Der Russe lief bei seinem Heimrennen zur absoluten Höchstform auf. Sein fünfter Startplatz bedeutete nicht nur persönliche Quali-Bestleistung in der Formel 1, sondern auch bestplatzierten Fahrer aus der vier Wagen starken Red-Bull-Familie. Vergne lag als Quali-Neunter zwar hinter Ricciardo, aber ebenfalls vor Noch-Weltmeister Vettel. Das russische Grand-Prix-Debüt wurde für die italienischen «roten Bullen» zur Demütigung: Aussergewöhnlich hoher Benzinkonsum ihrer Renault-Triebwerke zwang zum PS-Verzicht. Kvyat brauchte zudem nach nur siebzehn Runden auf Medium-Pneus einen zweiten Satz softs. **WM-Punkte/WM-Platz: 29/7.**

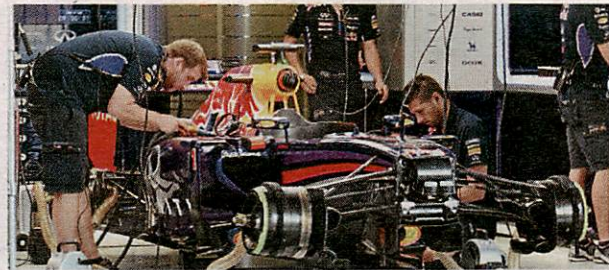
MARUSSIA 4 CHILTON AUSFALL, 42 ROSSI ZURÜCKGEZOGEN

Der MR03 des beim Japan-GP schwer verletzten Stammipiloten Bianchi war am Donnerstag für Reservefahrer Alexander Rossi genannt worden. Mit Rücksicht auf Bianchis nach wie vor kritischen Gesundheitszustand, wohl auch aber mit Rücksicht auf Nerven und Budget der gebeutelten Marussia-Mannschaft, wurde der Einsatz des zweiten Autos am Freitag noch vor Trainingsbeginn fürs gesamte Russland-Wochenende zurückgezogen. Für FT3 war im Chilton-Auto die vierte neue Batterie fällig dieses Jahr. Bestraft mit fünf Startplätzen nach hinten wurde dann die vor der Quali erfolgte nächste Austauschaktion: Getriebe. Im Rennen kam Chilton auf dem letzten Platz nur neun Runden weit, weil hinten rechts ohne Fremdkontakt die Radaufhängung kaputtgegangen war. Der frühe Feierabend war in Sotschi wohl jedem bei Marussia willkommen. **WM-Punkte/WM-Platz: 2/9.**

Meister der Konstrukteure

RED BULL 1 VETTEL P8, 3 RICCIARDO P7

An beiden Red-Bull-Autos vom Typ RB10 wurde für die Russland-Premiere der Formel 1 jeweils das Getriebe innen runderneuert – mit neuen Zahnrädern, Ringen und allem weiteren nötigen Zubehör. Vettel fuhr zudem mit seiner insgesamt fünften neuen Batterie 2014. Wie alle Teams konzentrierten sich auch die Noch-Weltmeister am Freitag in den ersten beiden Trainings (FT1 und FT2) auf: a) Mechanik- und Aerodynamik-Set-up und b) Vergleich der weicheren (Soft) und der härteren (Medium) Reifenmischungen. Wegen Problemen mit dem russischen Zoll musste der geplante sechste Motorwechsel Vettels ausfallen. Nicht für alle der sechs Antriebskomponenten war Ersatz da. Im FT2 ging Ricciardos Motor ein. Der wurde mit einem gebrauchten V6 straffrei ersetzt. Nach Vettels schwacher Quali (11.) wegen Übersteuerens war auch sein GP nix: nur P8 hinter Riccardo, den er anfangs überholt hatte. **WM-Punkte/WM-Platz: 342/2.**



Falsche Einstellung: Nonstop Fehlersuche an Vettels Wagen

FERRARI 7 RÄIKKÖNEN P9, 14 ALONSO P6

Alonso war mit seinem F14 T der erste FI-Pilot, der das nagelneue «Sochi Autodrom» im Olympia-Park der Winterspiele von 2014 in einem offiziellen FI-Training unter die Räder nahm. Fürs zweite Freitagstraining bekam Räikkönen ein neues Getriebe. Straffrei, weil die Vorgängerversion den Regeln entsprechend über volle sechs GP-Wochenenden im Einsatz gewesen war. Ferrari musste in Russland mehr noch als anderswo erkennen: Sie sind absolut nicht konkurrenzfähig. Nach den Startplätzen 8 (Alonso) und 9 (Räikkönen) profitierten sie davon, dass Magnussen (McLaren) fünf Startränge nach hinten strafversetzt wurde. Unmittelbar nach dem Erlöschen der roten Ampellichter geriet Räikkönen ins Sandwich der beiden Toro Rosso und verlor weiter an Boden. Zum Schluss mussten beide Ferrari-Piloten vom Gas gehen, weil sonst der Sprit nicht gereicht hätte. So traurig endete die Präsidentschaft von Luca di Montezemolo. **WM-Punkte/WM-Platz: 188/4.**



Bart wächst, Ferrari stagniert: Alonso auf verlorenem Posten

MCLAREN 20 MAGNUSSEN P5, 22 BUTTON P4

Magnussens MP4-29 verfügte ab Trainingsbeginn am Schwarzen Meer über ein neues Getriebe. Bei Buttons Mercedes-V6-Turbomotor war der Zylindersensor ersetzt worden. Auch der britische Ex-Weltmeister wurde im FT1 zweimal wegen überhöhter Geschwindigkeit in der vor allem an ihrer Einfahrt sehr engen Boxenstrasse bestraft: 700 Euro (für 87,0 km/h) und 400 Euro (für 83,2 km/h). In der Nacht zum Samstag entwickelte McLaren die Abstimmung beider Wagen in die falsche Richtung. Im FT3 waren sie nur noch 11. (Button) und 17. (Magnussen). In der 180-Grad-Vollgaskurve Nr. 3 geriet Magnussen massiv ins Schlingern. Grund: Getriebedefekt. Da dessen Wechsel früher als nach sechs GP-Events nötig wurde, kostete das den Dänen fünf Startplätze. Im Rennen erreichte das Team sein derzeit Bestmöglichstes. **WM-Punkte/WM-Platz: 143/5.**



Magnussen: Hielt im Training seine Mechaniker auf Trab

SAUBER 21 GUTIÉRREZ P15, 99 SUTIL P16

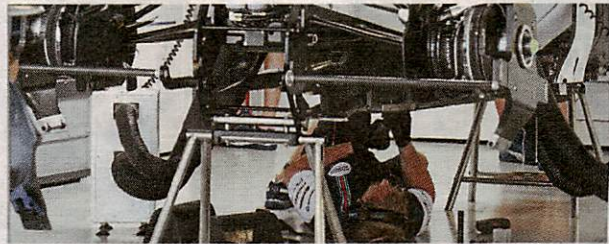
Im C33 von Gutiérrez durfte am Freitagmorgen erstmals zu einem GP-Training Test- und Ersatzpilot Sergey Sirotkin antreten. Der Russe erreichte auf seiner Heimatstrecke im FT1 den 17. Platz. Minimalster Rückstand auf Teamkollege Sutil: 0,4 Sekunden. Minimalster Rückstand auf den in der ersten Session am schnellsten gefahrenen Rosberg: 2,7 Sekunden. Bevor Gutiérrez sein Stammauto übernahm, kam dort exakt nach Plan und Gesetz ein neues Getriebe rein. Im FT3 am Samstagmorgen ärgerte den Mexikaner ein Problem mit der Software. Aber ab der Quali bis zum Rennende schnitt Gutiérrez besser ab als Sutil. Den kosteten seine unbefriedigend haftenden Medium-Reifen, die er im ersten Stint verwendete, früh Boden. Der wäre auch ohne seinen Dreher nach Grosjeans Rempeler nicht aufzuholen gewesen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/10.**



Umgedreht: Sutil unmittelbar nach dem Grosjean-Foul

WILLIAMS 19 MASSA P11, 77 BOTTAS P3

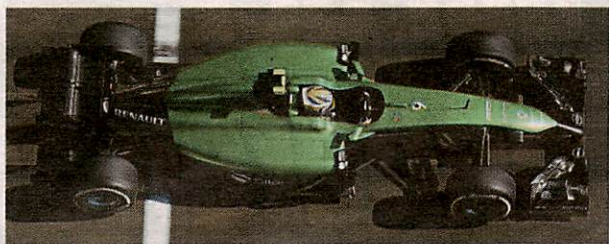
Lange Geraden, mittelschnelle Kurven: Das in Sotschi geschnürte neue Streckenpaket war den FW36 ähnlich gut auf die windschnittigen Leiber geschnitten wie der Red-Bull-Ring in Spielberg. Sobald die Briten Aerodynamik und Mechanik annähernd optimal eingestellt hatten, setzten sich ihre Fahrer in der Spitzengruppe fest. Für den Rückschlag bei Massa im ersten Qualifying-Drittel (Q1) war Technik im Motorenumfeld verantwortlich: Die Benzinpumpe arbeitete nicht mit voller Leistung, also produzierte auch der V6-Turbo des Brasilianers nicht seine komplette Power. Massas alternative Renntaktik lautete nach nur SP18: Start auf Medium-Reifen, die nach nur einer Runde runter und danach zwei statt nur einen frischen Satz Soft-Pneus. Bottas war lange Zweiter im Rennen, war aber gegen Rosbergs Aufhol-Feuerwerk chancenlos. **WM-Punkte/WM-Platz: 216/3.**



Fehlersuche: Massas Auto nach dem missratenen Qualifying

CATERHAM 9 ERICSSON P19, KOBAYASHI AUSFALL

Der CT05 von Kobayashi hatte einen neuen, den fünften Wärmegenerator installiert. Im FT1 musste der Japaner allerdings seinen Platz wieder mal für Test- und Ersatzpilot Merhi räumen. Der Spanier war im FT1 Schnellster der beiden «Grünen»: P19, während Ericsson 20. wurde. Ab dem FT2 war Ericsson dann tonangebend. Im GP wechselte der Schwede ungewollt vor Ein- auf Zwei-Stopp-Strategie. Grund: Er kriegte die härteren Reifen, die er in seinem zweiten Stint fuhr, nicht zum Arbeiten. Um nicht noch mehr einzubüßen, verpasste ihm sein Team einen zweiten Satz Weich-Gummis. Für Kobayashi könnte das viertletzte Rennen 2014 sein endgültig letztes für Caterham gewesen sein. Der BBC steckte er: Nicht wegen Bremsversagens, sondern um sein Auto zu schonen, habe Caterham ihn früh aus dem Rennen genommen. **WM-Punkte/WM-Platz: 0/11.**



Gewinnt mehr und mehr Oberhand im Team: Rookie Ericsson

GETTY-IMAGES

Glaubt nicht an einen Konsens unter den Teams: Sauber-Chefin Monisha Kaltenborn

Monisha Kaltenborn

«Ball liegt auf der anderen Seite»

Zur Person Monisha Kaltenborn

Geburtsdag 10. Mai 1971
Geburtsort Dehradun (IND)
Herkunftsland Indien/Österreich

KARRIERE

1990–1995 Studium d. Rechtswissenschaften, Abschluss Magister iuris
1996/97 Rechtsanwaltskanzlei Gleiss, Lutz, Hirsch in Stuttgart
1997/98 Rechtsanwaltskanzlei Wolf, Theis & Partner in Wien
1998/99 Fritz Kaiser Gruppe
2000 Leitung Rechstabteilung Sauber
2001 Mitglied der Geschäftsführung
2010 CEO der Sauber Motorsport AG
seit 2012 Teamchefin (mit Drittelanteil)

HOBBYS

Yoga, Tennis, Oper

Von PETER HAAB

Nur sieben Tage nach dem GP von Japan in Suzuka hat der Formel-1-Zirkus seine Zelte zum ersten Mal im russischen Sotschi aufgeschlagen. Bei Sauber fuhr Sergey Sirotkin im ersten freien Training vom Freitagmorgen seine ersten Runden im Rahmen eines GP-Weekends. Sauber-Teamchefin Monisha Kaltenborn über die Leistung des jungen Russen, moralische Bedenken wegen der Ukraine-Krise und eine mögliche Zukunft mit russischen Partnern.

Sergey Sirotkin hat am Freitag in Ihrem Team seine offizielle Formel-1-Feuertaufe erlebt. Wie sind Sie mit seinem Auftritt vor heimischem Publikum zufrieden?

«Man wird immer von einer Seite benutzt.»

MONISHA KALTENBORN

MONISHA KALTENBORN: Er hat seine Sache gut gemacht. Unsere Ingenieure waren sehr zufrieden mit ihm. Er hat sich keinen Fehler geleistet und seine Rundenzeiten konstant verbessert.

Wie haben Sie persönlich den ersten Auftritt der Formel 1 in Russland erlebt?

Ganz neu war das für mich ja nicht. Wir waren bereits im letzten Jahr einmal hier, als wir mit Sergey Demo-Fahrten gemacht haben. Es war damals zwar erst ein kleiner Teil der Strecke fertig. Aber die Umgebung war uns mehr oder weniger bekannt. Aber es ist natürlich ein anderes Gefühl, wenn zum ersten Mal ein Grand Prix stattfindet. Ich hatte allerdings nie meine Zweifel, dass die das organisatorisch genauso wunderbar machen wie alle anderen auch. Schliesslich haben im Februar in Sotschi die Olympischen Winterspiele stattgefunden und schon da hat man sehr viel Gutes gehört.

Wegen der Ukraine-Krise war der Sotschi-GP ja äusserst umstritten. Mussten Sie sich eine Art Tunnelblick zulegen, um trotzdem hinzufahren?

Nein, ein Tunnelblick ist nie gut. Man muss immer für sich selber die gesamte Situation bewerten. Und das Resultat ist dann eine private Sache. Ich glaube, wenn wir hier beginnen, zusätzliche Faktoren ausserhalb der sportlichen mitzubedenken, ist das erstens mal nicht unsere Aufgabe. Es

liegt ganz klar in der Verantwortung des kommerziellen Rechthealters und des Internationalen Automobil-Verbandes, zu entscheiden, wo wir ein Rennen bestreiten und wo nicht. Die Entscheidung kann in solchen Fällen nie bei den Teams liegen. Da sind die Interessen viel zu unterschiedlich. Die einen möchten dann fahren, weil sie im entsprechenden Land Business-Partner haben, und andere werden Gründe anführen, warum sie auf keinen Fall dorthin reisen wollen. Unter den Teams wird man in solchen Fällen kaum je einen Konsens finden.

Es ist aber so, dass in der Öffentlichkeit in solchen Fällen meist die Teams – und nicht der Rechthealter oder die FIA – kritisiert werden. So ist das ja damals auch in Bahrain abgelaufen.

Ja leider. Das ist eben so, weil wir letztlich die Hauptdarsteller sind in dieser Sache. Man wird immer missbraucht in solchen Situationen. Egal, ob von der einen oder der anderen Seite. Darum ist es das Beste, man bleibt seinen Denkprinzipien treu und sagt: Das ist der Weg, den wir gehen!

Wäre es theoretisch möglich gewesen, dass gewisse Regierungen den Teams einen GP in Russland verboten hätten? Das kann ich mir in der Praxis nicht vorstellen. Was Privatpersonen betrifft, sind es ja meist die auswärtigen Ämter, die in gewissen Fällen vor Reisen in bestimmte Länder warnen. Aber in unserem Fall wäre das ja so gewesen, dass man einem Unternehmen verbietet, im Ausland seine Geschäfte abzuwickeln.

Das heisst: Wenn die FIA und der Formel-1-Promoter bestimmen, dass gefahren wird, haben Sie gar keine Wahl.

Das ist so. Als wir uns für die Formel-1-Weltmeisterschaft 2014 eingeschrieben haben, haben wir uns verpflichtet, an sämtlichen WM-Läufen teilzunehmen.

Sie arbeiten seit vielen Monaten an einer Partnerschaft mit russischen Investoren. Ist dieses Projekt mittlerweile weiter vorangeschritten?

Nein. Leider müssen wir immer wieder dasselbe sagen. Es ist sehr schwierig, eine Partnerschaft aufzugleisen, bei der staatliche und private Interessen unter einen Hut zu bringen sind. Der Ball liegt jetzt auf der anderen Seite. Es liegt im Moment nicht in unserer Hand.

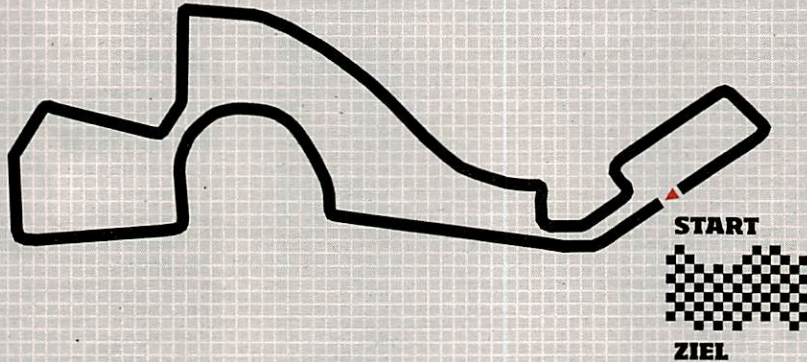
Kann der Freitags-Einsatz von Sergey Sirotkin eventuell beschleunigend wirken?

Das hoffen wir natürlich. Es finden jedenfalls Gespräche statt. Aber ich kann zu diesem Zeitpunkt noch nichts versprechen. ♦



STRECKE

Sochi International Street Circuit



Alle Teams benutzen Pirelli-Reifen, die sich in Supersoft- (rot markiert), Soft- (gelb), Medium- (weiss) und Hart-Gummimischungen (orange) unterteilen. Pro GP-Rennen stehen immer eine härtere (Prime) und eine weichere Mischung (Option) zur Wahl. Diese Auswahl trifft Pirelli im Voraus. Im Rennen muss jeder Fahrer beide Mischungen benutzen. Pro Auto und GP-Wocheneinde gibt es dreizehn Trockenreifensets: sieben Sets Prime, sechs Sets Option. Dazu kommen weitere sieben Reifensets für nasse Verhältnisse: vier Sets Intermediates, drei Sets Regenreifen (Heavy Wets). Die Top 10 der Startaufstellung müssen mit dem Reifentyp, mit dem sie die Q2-Zeit erzielt haben, ins Rennen gehen. Diese Regel gilt nicht bei Regenrennen. Jeder Fahrer darf nur fünf Antriebseinheiten pro Saison verwenden. Beim sechsten Tausch gibt es eine Strafversetzung um zehn Startpositionen, bei jedem weiteren Wechsel um fünf. Die Wechselintervalle bestimmen die Teams selbst. Bei Fahrerwechsel wird die Antriebseinheitenanzahl übernommen. In Sochi gab es zwei DRS-Zonen: zwischen den Kurven 1 und 2 sowie zwischen den Kurven 10, 11 und 12.

TRAININGS

1. freies Training (Fr) min/Rdn.		2. freies Training (Fr) min/Rdn.		3. freies Training (Sa) min/Rdn.		Topspeed Qualifying (Sa) km/h	
1. Rosberg	1:42,311 (29)	1. Hamilton	1:39,630 (27)	1. Hamilton	1:38,726 (15)	1. Bottas	332,6
2. Hamilton	1:42,376 (25)	2. Magnussen	1:40,494 (32)	2. Rosberg	1:39,016 (25)	2. Magnussen	328,3
3. Button	1:42,507 (28)	3. Alonso	1:40,504 (32)	3. Bottas	1:39,097 (20)	3. Hülkenberg	327,7
4. Alonso	1:42,720 (27)	4. Rosberg	1:40,542 (30)	4. Ricciardo	1:39,755 (16)	4. Button	327,6
5. Magnussen	1:43,026 (28)	5. Bottas	1:40,573 (33)	5. Massa	1:39,954 (22)	5. Hamilton	327,3
6. Pérez	1:43,129 (26)	6. Button	1:40,718 (32)	6. Kvyat	1:40,009 (27)	6. Kvyat	327,1
7. Kvyat	1:43,164 (29)	7. Massa	1:40,731 (30)	7. Räikkönen	1:40,011 (20)	7. Rosberg	327,0
8. Räikkönen	1:43,212 (23)	8. Kvyat	1:41,108 (32)	8. Alonso	1:40,151 (15)	8. Pérez	325,9
9. Vergne	1:43,327 (24)	9. Vettel	1:41,396 (30)	9. Vergne	1:40,205 (26)	9. Vergne	325,4
10. Bottas	1:43,542 (9)	10. Vergne	1:41,531 (35)	10. Vettel	1:40,338 (21)	10. Sutil	323,6
11. Massa	1:43,741 (22)	11. Räikkönen	1:41,630 (24)	11. Button	1:40,355 (19)	11. Gutiérrez	322,9
12. Ricciardo	1:43,821 (25)	12. Hülkenberg	1:41,677 (27)	12. Hülkenberg	1:40,669 (23)	12. Räikkönen	322,7
13. Hülkenberg	1:43,976 (21)	13. Ricciardo	1:42,061 (25)	13. Pérez	1:40,669 (26)	13. Alonso	322,5
14. Vettel	1:44,506 (30)	14. Pérez	1:42,090 (29)	14. Sutil	1:41,146 (21)	14. Grosjean	322,3
15. Sutil	1:44,625 (26)	15. Sutil	1:42,233 (31)	15. Gutiérrez	1:41,520 (20)	15. Vettel	321,7
16. Maldonado	1:44,876 (26)	16. Grosjean	1:42,892 (30)	16. Grosjean	1:41,915 (22)	16. Ricciardo	321,2
17. Sirotkin*	1:45,032 (22)	17. Maldonado	1:42,905 (33)	17. Magnussen	1:42,436 (4)	17. Ericsson	319,8
18. Grosjean	1:45,190 (25)	18. Gutiérrez	1:43,055 (35)	18. Ericsson	1:43,109 (11)	18. Kobayashi	319,2
19. Merhi**	1:46,782 (18)	19. Ericsson	1:44,135 (22)	19. Kobayashi	1:43,975 (12)	19. Maldonado	317,6
20. Ericsson	1:46,922 (18)	20. Chilton	1:44,530 (29)	20. Chilton	1:44,737 (9)	20. Chilton	312,5
21. Chilton	1:47,284 (26)	21. Kobayashi	1:44,952 (27)	21. Maldonado	keine Zeit (2)	21. Massa	309,2

* für Gutiérrez; ** für Kobayashi

QUALIFYING

Q1 (18 min)		Q2 (15 min)		Q3 (12 min)		Quali-Duelle	
1. Hamilton	1:38,759	1. Hamilton	1:38,338	1. Hamilton	1:38,513	Vettel	6:10
2. Rosberg	1:39,076	2. Rosberg	1:38,606	2. Rosberg	1:38,713	Hamilton	7:9
3. Bottas	1:39,125	3. Bottas	1:38,971	3. Bottas	1:38,920	Räikkönen	2:14
4. Magnussen	1:39,560	4. Magnussen	1:39,022	4. Button	1:39,121	Maldonado	3:13
5. Button	1:39,735	5. Kvyat	1:39,296	5. Kvyat	1:39,277	Button	7:9
6. Kvyat	1:40,074	6. Button	1:39,381	6. Magnussen*	1:39,629	Hülkenberg	11:5
7. Räikkönen	1:40,098	7. Ricciardo	1:39,666	7. Ricciardo	1:39,635	Sutil	8:8
8. Alonso	1:40,255	8. Alonso	1:39,786	8. Alonso	1:39,709	Vergne	7:9
9. Hülkenberg	1:40,273	9. Räikkönen	1:39,838	9. Räikkönen	1:39,771	Bottas	11:5
10. Vergne	1:40,354	10. Vergne	1:39,929	10. Vergne	1:40,020	Bianchi	12:3
11. Vettel	1:40,382	11. Vettel	1:40,052			Ericsson	4:11
12. Ricciardo	1:40,519	12. Hülkenberg*	1:40,058			Ericsson	0:1
13. Pérez	1:40,723	13. Pérez	1:40,163				
14. Sutil	1:40,766	14. Gutiérrez	1:40,536				
15. Gutiérrez	1:41,159	15. Sutil	1:40,984				
16. Grosjean	1:42,526	16. Grosjean	1:41,397				
17. Ericsson	1:42,648						
18. Massa	1:43,064						
19. Kobayashi	1:43,166						
20. Maldonado*	1:43,205						
21. Chilton*	1:43,649						

* plus fünf Startpositionen wegen vorzeitigen Getriebewechsels

MEIN RENNEN

Fahrer-Kommentare nach dem Grand Prix von Russland



< Valtteri Bottas (3.)

«Ich bin mit dem Glauben in das Rennen gegangen, dass wir mit Mercedes um den Sieg kämpfen können. Aber ich musste am Ende froh sein, dass ich Dritter geworden bin.»

Jenson Button (4.) >

«Wir haben das Maximum aus dem Auto geholt und können mit den Plätzen 4 und 5 zufrieden sein. In Turn 3 hatte ich einen Schreckmoment, als Fernando (Alonso) sehr nahekam.»



< Fernando Alonso (6.)

«Ich musste das ganze Rennen über Benzin sparen. Beim Boxenstopp gab es vorne ein kleines Problem. Aber das hat an meinem Rennausgang schliesslich nichts geändert.»

Nico Hülkenberg (12.) >

«Das war kein einfaches Rennen. Ich habe auf den Geraden Zeit verloren. In den Kurven hat der Speed gepasst. Aber unter diesen Umständen war es schwer, andere zu überholen.»



< Daniil Kvyat (14.)

«Ich musste sehr auf den Benzinverbrauch achten – mehr als unsere Gegner. Das müssen wir erst noch analysieren. Es hat aber auf jeden Fall unsere Performance stark beeinträchtigt.»

Esteban Gutiérrez (15.) >

«Während des ersten Stints haben wir auf eine Safety-Car-Phase spekuliert, was der Grund dafür war, dass ich relativ lange draussen blieb. Leider kam aber kein Safety Car.»



Höhepunkte des Rennens

Vorstart: Am Startplatz von Marussia-Pilot Chilton und an der Start-/Ziellinie gibt es je eine Gedenkzeremonie für den im GP von Japan in Suzuka verunglückten Jules Bianchi.

Start: Hamilton geht von der Pole-Position aus in Führung. Vor Kurve 2 greift ihn der zweitplatzierte Rosberg an, bremst sich mit qualmenden Reifen innen rechts vorbei, gerät dabei aber mit zu viel Schwung links aussen in die Auslaufzone.

1. Runde: Mercedes weist Rosberg an, dass er die unfair ergatterte Führung freiwillig an Hamilton zurückgibt. Rosberg macht nicht nur das, sondern am Ende des ersten Umlaufs auch schon seinen ersten Boxenstopp. Grund: Bei seinem harten Angriff auf den Teamkollegen hat er sich seine weichen Reifen eckig gebremst. Und das führte zu heftigen Vibrationen. Auf harten Pneu kehrt Rosberg als 20. ins Rennen zurück. Strategie nun: Ohne weiteren Stopp die verbleibenden 52 Runden durchfahren. Ricciardo, der schlecht gestartet ist, liegt auf P10, einen Rang hinter seinem Teamkollegen Vettel, der vier Plätze hinter ihm losgefahren ist.

12. Runde: Ricciardo (P11) fährt als erster des Vorderfeldes zum planmäßigen Pneuwechsel: «Soft» runter, «Medium» rauf und auf P17.

15. Runde: Rosberg hat sich schon bis auf den elften Rang vorgearbeitet. Es führt Hamilton vor Bottas, Button, Alonso, Magnussen und Vettel.

27. Runde: Bottas holt die härteren Reifen und fällt hinter Hamilton und Vettel zurück auf P3.

28. Runde: Hamilton behält nach seinem einzigen Stopp locker die Spitze.

29. Runde: Im Kampf um P17 rempelt Grosjean Sutil, der sich dreht. Mit fünf Sekunden Zeitstrafe, die im Ziel auf seine Gesamtzeit aufgeschlagen wird, bestrafen die Rennkommissare den Franzosen. Sutil kann weiterfahren und wird als 16. einen Platz vor Grosjean landen.

31. Runde: Rosberg geht an Bottas vorbei, zwingt ihn dabei - straffrei! - neben die Piste und fährt sich mit Rekordrunden ein sicheres Polster heraus.

53. Runde: Hamilton siegt vor Rosberg und Bottas. Mercedes ist vorzeitig und erstmals F1-Konstruktors-Weltmeister. ♦

GP VON RUSSLAND/Sotschi 2014 / Resultate

Sotschi/RUS: 12. Oktober 2014; 16. von 19 Läufen zur Formel-1-WM; 309,944 km über 53 Runden à 5,848 km; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: sonnig/trocken

23°



Fahrer	Auto	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgrund	Stops	Reifen	Punkte
1. Lewis Hamilton (GB)	Mercedes W05 AMG Hybrid	53	1:31:50,744 h		1	s-m	25
2. Nico Rosberg (D)	Mercedes W05 AMG Hybrid	53	+13,657		1	s-m	18
3. Valtteri Bottas (FIN)	Williams-Mercedes FW36	53	+17,425		1	s-m	15
4. Jenson Button (GB)	McLaren-Mercedes MP4-29	53	+30,234		1	s-m	12
5. Kevin Magnussen (DK)	McLaren-Mercedes MP4-29	53	+53,616		1	s-m	10
6. Fernando Alonso (E)	Ferrari F14 T	53	+1:00,016		1	s-m	8
7. Daniel Ricciardo (AUS)	Red-Bull-Renault RB10	53	+1:01,812		1	s-m	6
8. Sebastian Vettel (D)	Red-Bull-Renault RB10	53	+1:06,185		1	s-m	4
9. Kimi Räikkönen (FIN)	Ferrari F14 T	53	+1:18,877		1	s-m	2
10. Sergio Pérez (MEX)	Force-India-Mercedes VJM07	53	+1:20,067		1	m-s	1
11. Felipe Massa (BR)	Williams-Mercedes FW36	53	+1:20,877		2	m-s-s	0
12. Nico Hülkenberg (D)	Force-India-Mercedes VJM07	53	+1:21,309		1	m-s	0
13. Jean-Eric Vergne (F)	Toro-Rosso-Renault STR9	53	+1:37,295		1	s-m	0
14. Daniil Kvyat (RUS)	Toro-Rosso-Renault STR9	52	+1 Rd.		2	s-m-s	0
15. Esteban Gutiérrez (MEX)	Sauber-Ferrari C33	52	+1 Rd.		1	s-m	0
16. Adrian Sutil (D)	Sauber-Ferrari C33	52	+1 Rd.		1	m-s	0
17. Romain Grosjean (F)*	Lotus Renault E22	52	+1 Rd.		1	s-m	0
18. Pastor Maldonado (YV)	Lotus Renault E22	52	+1 Rd.		1	m-s	0
19. Marcus Ericsson (S)	Caterham-Renault CT05	51	+2 Rdn.		2	s-m-s	0

* Plus 5 Strafsekunden auf Gesamtfahrzeit addiert wegen Behindertens von Sutil

Nicht klassiert:

Kamui Kobayashi (J)	Caterham-Renault CT05	21	Bremsen	0	m	0
Max Chilton (GB)	Marussia-Ferrari MR03	9	Aufhängung	1	m-s	0

Durchschnittstempo des Siegers: 202,346 km/h Schnellste Runde: Bottas, 53. Runde, in 1:40,896 min (=208,658 km/h)

Internet: www.fia.com und www.formula1.com

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



In Gedanken bei Bianchi: Formel-1-Fahrer vor dem Start in Sotschi

Topspeed Rennen (So)		Schnellste Runde Rennen (So)	
	km/h		Zeit
1. Ricciardo	328,3	1. Bottas	1:40,896
2. Magnussen	325,6	2. Rosberg	1:41,360
3. Pérez	324,5	3. Hamilton	1:41,606
4. Massa	322,8	4. Button	1:41,964
5. Maldonado	322,0	5. Kvyat	1:42,022
Rosberg	322,0	6. Alonso	1:42,179
7. Kvyat	321,7	7. Vergne	1:42,550
8. Bottas	318,8	8. Vettel	1:43,630
9. Sutil	318,5	9. Hülkenberg	1:43,685
Räikkönen	318,5	10. Massa	1:43,879
11. Hülkenberg	318,3	11. Räikkönen	1:42,919
12. Gutiérrez	313,2	12. Pérez	1:42,924
13. Alonso	309,7	13. Ricciardo	1:43,050
14. Vettel	307,1	14. Magnussen	1:43,076
15. Button	307,0	15. Sutil	1:43,822
16. Hamilton	306,7	16. Ericsson	1:43,979
17. Grosjean	305,9	17. Maldonado	1:44,030
18. Vergne	302,2	18. Gutiérrez	1:44,075
19. Kobayashi	299,7	19. Grosjean	1:44,461
20. Ericsson	296,0	20. Kobayashi	1:47,407
21. Chilton	287,5	21. Chilton	1:48,268



Zuverlässigkeit Fahrer	Rdn.
1. Ricciardo	945
2. Button	939
3. Bottas	930
4. Magnussen	929
5. Räikkönen	895
6. Hülkenberg	894
7. Alonso	885
8. Rosberg	881
9. Hamilton	867
10. Chilton	813
11. Vergne	791
12. Vettel	789
13. Kvyat	786
14. Grosjean	781
15. Massa	772
16. Pérez	765
17. Gutiérrez	755
18. Bianchi	754
19. Sutil	734
20. Ericsson	714
21. Maldonado	696
22. Kobayashi	621
23. Lotterer	1

Zuverlässigkeit Teams	Rdn.
1. McLaren-Mercedes	1868
2. Scuderia Ferrari	1780
3. Mercedes AMG Petronas F1	1748
4. Red Bull Racing	1734
5. Williams Martini Racing	1702
6. Sahara Force India F1 Team	1659
7. Scuderia Toro Rosso	1577
8. Marussia F1 Team	1567
9. Sauber F1 Team	1489
10. Lotus F1 Team	1477
11. Caterham F1 Team	1336
Max. Rdn. (Fahrer/Teams):	952/1904

Experten-Urteil

Peter Haab

Chefreporter



Fahrer des Rennens

Nico Rosberg

Darf einer, der sich schon in Kurve 2 einen Riesenflop leistet, zum Fahrer des Rennens werden? - Ja, er darf, wenn er in der Folge 52 Runden auf der harten Reifenmischung zurücklegt und das ganze Feld vom letzten Platz her wieder aufrollt. Rosberg hat sich zu Rennbeginn den grossen Fehler geleistet, aber wie er in der Folge seine Reifen über die Distanz gebracht und gleichzeitig alle Gegner ausser Lewis Hamilton niedrigerungen hat, ist lobenswert.



Heimlicher Gewinner

Valtteri Bottas

Der Williams-Pilot hat in Sotschi schon am Samstagnachmittag die erfolgsverwöhnten Mercedes-Piloten geschockt. Bei seinem letzten Versuch im Qualifying schrammte er nur haarscharf an seiner ersten Pole-Position vorbei. Im Rennen zeigte der 25-jährige Finne wieder eine tadellose Vorstellung und erkämpfte sich hinter den beiden Silberpfeil-Piloten Rang 3. In der WM-Zwischenwertung liegt er im Kampf um Platz 4 mit den Ex-Weltmeistern Sebastian Vettel und Fernando Alonso im Clinch.



Heimlicher Verlierer

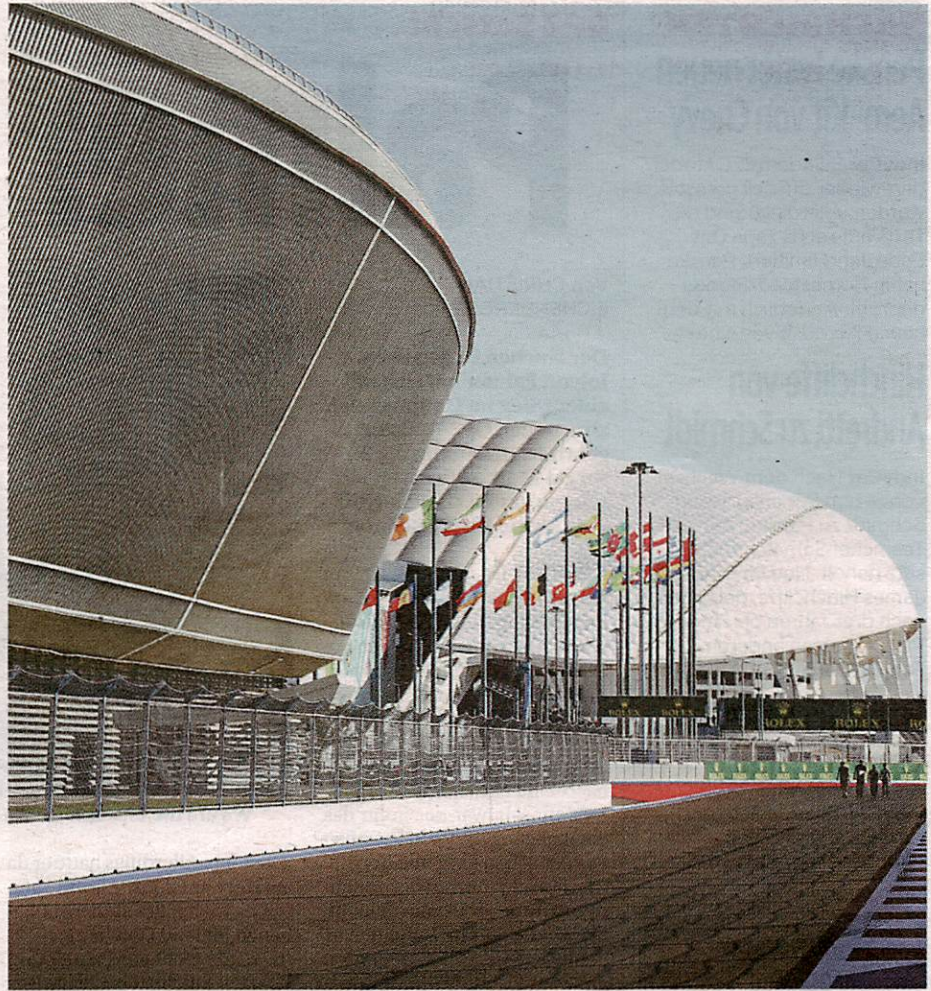
Daniel Ricciardo

Der erste Grand-Prix in Russland war für Daniel Ricciardo auch ein definitiver Abschied. Der Red-Bull-Pilot hat mit dem schwachen Abschneiden in Sotschi (7. Platz mit mehr als einer Minute Rückstand auf Sieger Lewis Hamilton) die letzte kleine theoretische Chance auf den Gewinn des WM-Titels verspielt. 92 Punkte bei drei noch ausstehenden Rennen sind eine zu grosse Hypothek. Es ist vorbei - auch wenn's beim letzten Rennen in Abu Dhabi noch diese unseligen doppelten Punkte gibt. ♦

Runde für Runde

Rd.	Fahrer/Startplatz	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.
1.	Lewis Hamilton/1.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
2.	Nico Rosberg/2.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
3.	Valtteri Bottas/3.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
4.	Jenson Button/4.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
5.	Daniil Kvyat/5.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
6.	Daniel Ricciardo/6.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
7.	Fernando Alonso/7.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
8.	Kimi Räikkönen/8.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
9.	Jean-Eric Vergne/9.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
10.	Sebastian Vettel/10.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
11.	Kevin Magnussen/11.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
12.	Sergio Pérez/12.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
13.	Esteban Gutiérrez/13.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
14.	Adrian Sutil/14.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
15.	Romain Grosjean/15.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
16.	Marcus Ericsson/16.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
17.	Nico Hülkenberg/17.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
18.	Felipe Massa/18.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
19.	Kamui Kobayashi/19.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
20.	Max Chilton/20.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			
21.	Pastor Maldonado/21.	44	77	22	14	25	6	20	26	1	3	7	11	21	27	8	9	13	99	10	4	6	19			

■ = Fahrt des Siegers □ = Fahrt des Zweiten ■ = Fahrt des Dritten □ = Safety Car
 XX = Boxenstopp XX = aus dem GP XX = Drive-through-Strafe XX = Stop-and-go-Strafe



Besondere Kulisse: Der 5,848 km lange Rundkurs in Sotschi führt um das Olympiagelände herum



Red Bull gegen Toro Rosso: Hausinternes Duell beim Russland-GP

WM-STAND FAHRER	TOTAL	2014												2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001					
		Melbourne/AUS	Sepang/MAL	Sakhir/BRN	Shanghai/RC	Barcelona/E	Monte Carlo/MC	Montreal/CON	Spielberg/A	Silverstone/GB	Hockenheim/D	Hungaroring/H	Spa/B														Monza/I	Singapur/SGP	Suzuka/J	Sotschi/RUS	
1. Lewis Hamilton (GB)	291	-	25	25	25	25	18	-	18	25	15	15	-	25	25	25	25														
2. Nico Rosberg (D)	274	25	18	18	18	18	25	18	25	-	25	12	18	18	-	18	18														
3. Daniel Ricciardo (AUS)	199	00	-	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25	10	15	12	6														
4. Valtteri Bottas (FIN)	145	10	4	4	6	10	-	6	15	18	18	4	15	12	0	8	15														
5. Sebastian Vettel (D)	143	-	15	8	10	12	-	15	-	10	12	6	10	8	18	15	4														
6. Fernando Alonso (E)	141	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6	-	12	-	8														
7. Jenson Button (GB)	94	15	8	-	0	0	8	12	0	12	4	1	8	4	-	10	12														
8. Nico Hülkenberg (D)	76	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	-	1	0	2	4	0														
9. Felipe Massa (BR)	71	-	6	6	0	0	6	0	12	-	-	10	0	15	10	6	0														
10. Kevin Magnussen (DK)	49	18	2	-	0	0	1	2	6	6	2	0	0	1	1	0	10														
11. Sergio Pérez (MEX)	47	1	-	15	2	2	-	0	8	0	1	-	4	6	6	1	1														
12. Kimi Räikkönen (FIN)	47	6	0	1	4	6	0	1	1	-	0	8	12	2	4	0	2														
13. Jean-Eric Vergne (F)	21	4	-	-	0	-	-	4	-	1	0	2	0	0	8	2	0														
14. Romain Grosjean (F)	8	-	0	0	-	4	4	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0														
15. Daniil Kvyat (RUS)	8	2	1	0	1	0	-	-	0	2	-	0	2	0	0	0	0														
16. Jules Bianchi (F)	2	-	-	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0														
17. Adrian Sutil (D)	0	0	-	-	-	0	-	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0														
18. Marcus Ericsson (S)	0	-	0	-	0	0	0	-	0	-	0	-	0	0	0	0	0														
19. Pastor Maldonado (VV)	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0														
20. Esteban Gutiérrez (MEX)	0	0	-	-	0	0	-	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0														
21. Max Chilton (GB)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0														
22. Kamui Kobayashi (J)	0	-	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0	-	0	0	0														
23. André Lotterer (D)	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-														

WM-STAND KONSTRUKTEURE

WM-STAND KONSTRUKTEURE	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	
1. Mercedes AMG Petronas F1 Team	565	25	43	43	43	43	18	43	25	40	27	18	43	25	43
2. Red Bull Racing	342	-	15	20	22	27	15	40	4	25	20	31	35	18	33
3. Williams Martini Racing	216	10	10	10	6	10	6	6	27	18	18	14	15	27	10
4. Scuderia Ferrari	188	18	12	3	19	14	12	9	11	8	10	26	18	2	16
5. McLaren Mercedes	143	33	10	-	0	0	9	14	6	18	6	1	8	5	1
6. Sahara Force India F1 Team	123	9	10	25	10	3	10	10	4	7	-	5	6	8	5
7. Scuderia Toro Rosso	29	6	1	0	1	0	-	4	-	3	0	2	2	0	8
8. Lotus F1 Team	8	-	0	0	0	4	4	-	0	0	0	0	-	0	0
9. Marussia F1 Team	2	0	0	0	0	0	2	-	0	0	0	0	0	0	0
10. Sauber F1 Team	0	0	-	-	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Caterham F1 Team	0	-	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0

NACHRICHTEN

Penske testet neuen Aero-Kit von Chevy

IndyCar Seit dem 6. Oktober darf wieder offiziell getestet werden. Allerdings sind die Tests auf sechs Tage (bis Ende Jahr) limitiert. Penske hat in Homestead/Florida geprobt. Angeblich mit dem neuen Aero-Kit von Chevy.

Hinchcliffe von Andretti zu Schmidt

IndyCar Nach dem Wechsel von Simon Pagenaud (von Schmidt zu Penske) hat sich Teamchef Sam Schmidt Ersatz geholt. Neu im Team ist James Hinchcliffe, der damit nach drei Jahren bei Andretti Platz für einen anderen Fahrer (Daniel Abt?) macht.

Foyt 2015 mit zwei Autos am Start?

IndyCar Takuma Sato und Foyt Racing sind sich offenbar einig, auch 2015



Auch 2015 ein Team: Foyt/Sato

miteinander an den Start zu gehen. Allerdings könnte aus dem Ein- ein Zweiwagenteam werden. Foyt hat unglücklich seine Werkstatt vergrößert. Ein möglicher Kandidat für ein zweites Auto wäre Ryan Briscoe.

Coletti und Merhi fahren in Macau

Formel 3 GP2-Pilot Stefano Coletti wird auch dieses Jahr in Macau (15./16. November) antreten. Der Monegasche löst sein Ticket für den Formel-3-Grand-Prix am Wochenende bei der Formel-3-EM in Hockenheim. Ebenfalls für Macau gemeldet ist Renault-3.5-Pilot Roberto Merhi.

Champion Amweg siegt zum Abschluss

Remus Formelpokal Der bereits als Champion festgestandene Thomas Amweg hat beim Remus Formelpokal in Hockenheim den zweiten Lauf gewonnen. Durchgang 1 ging an Jakup Smiechowski. In der 2-Liter-Kategorie gingen beide Rennen an Philip Hamprecht. ♦ MBM/CE

GP2 Sotschi

Palmer vorzeitig

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Der Kuchen ist gegessen. Jolyon Palmer hat sich mit einem Sieg im Hauptrennen zum neuen GP2-Meister gekrönt. In Durchgang 2 sorgte Marco Sörensen mit seinem ersten GP2-Sieg für eine kleine Überraschung.

Der Titel ist verdient. Daran gibt es nichts zu rütteln. Jolyon Palmer hat die GP2-Meisterschaft 2014 vom ersten Rennwochenende angeführt. Schon in Bahrain sorgte er mit den Plätzen 3 und 1 für klare Verhältnisse. Es folgten drei weitere Podestplätze in Spanien und Monaco. Und ehe sich die Konkurrenz umsaht, war der Sohn des ehemaligen F1-Piloten Jonathan Palmer schon über alle Berge.

In Sotschi machte der 23-jährige Brite den Sack nun definitiv zu. Und das ein Rennen vor Schluss. Der Jubel über den größten Triumph seiner Karriere kannte im Parc fermé keine Grenzen. Vater, Sohn und Teammitglieder von Dams lagen sich in den Armen. 31 Jahre nach dem Formel-2-Titel von Jonathan Palmer hat sich der Sohnmann die Krone in der zweithöchsten Formelkategorie gesichert. Jetzt ist klar, wohin die Reise geht. Palmer jr. will in die F1 (s. rechts).

Den Grundstein zum Sieg in Sotschi legte Palmer beim Bo-



We are the Champions: Vater und Sohn Palmer im Parc fermé

xenstopp. Allerdings hatte er da auch etwas Glück. Als das Safety Car wegen des stehengebliebenen Stefano Coletti ausrückte, wurde nicht nur Palmer (auf P2) zum Pflichtstopp an die Box beordert, auch der bis dato Führende Stoffel Vandoorne hätte abbiegen sollen. Doch der Funkspruch an den Belgier kam zu spät. Stoffel hatte die Einfahrt verpasst. Und musste tatenlos zusehen, wie der Rest des Feldes neue Reifen holte.

Nach dem Restart versuchte der McLaren-Testpilot auf den weicheren Reifen einen Vorsprung herauszufahren. Doch

das Unterfangen scheiterte. Vandoorne musste sich am Ende mit P5 begnügen. «Das war ärgerlich. Ohne diesen Zwischenfall hätte ich gewonnen.»

Strafen für Palmer-Jäger Nasr

Noch schlimmer erwischte es Felipe Nasr. Der Brasilianer war vor dem Rennen im Olympiapark Palmers grösster Rivale. Doch Nasr erhielt schon im Quali einen Dämpfer. Weil er Coletti behindert haben soll, wurde er von SP10 auf SP13 strafversetzt. Im Rennen kam es dann noch ärger. Weil er in Turn 2 die Strecke verliess, brummte

man ihm eine Drive-Through auf. Die «säss» Nasr während der Safety-Car-Phase ab. Doch das ist nicht erlaubt. Und der Carlin-Pilot musste abermals durch die Box fahren. Mit P17 waren Rennen und Meisterschaft gelaufen. Immerhin: Am Sonntag gab es ein Trostpflaster. Nasrs Aufholjagd endete als Dritter (hinter Vandoorne, der sich ebenfalls rehabilitierte) auf dem Podium. Die Fahrt dorthin war absolut weltmeisterlich.

Erster Sieg für Sörensen

Jubeln durfte am Sonntag ein anderer: Marco Sörensen. Der Däne, der seit Silverstone parallel GP2 und Renault 3.5 fährt, nutzte seine «geschenkte» Pole und überquerte die Ziellinie als Erster. «Dieser Sieg ist eine Erleichterung», meinte er hinterher. «Die Saison war bisher nicht einfach für mich.»

Wenig berauschend war das Abschneiden der Deutschsprachigen in Sotschi. Daniel Abt schied im ersten Lauf auf P6 liegend aus, weil ihn Sörensen umdrehte (in Durchgang 2 wurde er 13.). Simon Trummer war schon nach dem Quali (Startplatz 24) bedient. Im Rennen gab es die Plätze 15 und 22. Und René Binder kam im ersten Durchgang als Letzter ins Ziel. Heat 2 beendete der Tiroler frühzeitig mit kaputter Aufhängung nach einem Treffer von GP2-Rückkehrer Tio Ellinas. ♦



Start zum Hauptrennen: Die ART-Jungs Izawa/Vandoorne übernehmen das Kommando – Palmer (gelbes Auto ganz rechts) liegt auf P5

Meister

NACHGEHAKT BEI Jolyon Palmer

(23/GB). Der frischgebackene GP2-Meister über seinen bisher grössten Erfolg und seine Perspektiven in der Formel 1.



Von CHRISTIAN EICHENBERGER

? Wie dein Vorgänger Fabio Leimer hast du es im vierten Jahr geschafft. Wie fühlt es sich an, GP2-Meister zu sein? Es ist ein grossartiges Gefühl, auf das ich lange hingearbeitet habe. Wir hatten uns den Gewinn der Meisterschaft vor der Saison fest vorgenommen. Umso grösser die Freude und Erleichterung, dass es geklappt hat.

? Was war der Schlüssel zum Erfolg? Zum einen die gute Chemie innerhalb des Teams. Zum anderen die Tatsache, dass wir kaum Fehler gemacht haben. Ich habe bis auf den zweiten Lauf in Sotschi immer gepunktet. Nicht immer voll, aber genau darin liegt wohl der Schlüssel zum Erfolg. Wir waren stets konstant.

? Was war für dich der entscheidende Moment in deiner GP2-Karriere? Ich würde sagen Abu Dhabi 2013. Ich hatte die Saison bei

Carlin mit einem Sieg und einem zweiten Platz beendet. Und durfte danach für Dams testen. Dort passte alles vom ersten Moment an. Ich habe mich superwohl gefühlt.

? Du hast die Saison vom ersten bis zum letzten Rennen angeführt. Hat das besonderen Druck auf dich ausgelöst? Nein. Ich habe mich erst nach der Sommerpause ernsthaft mit dem Gedanken auseinandergesetzt, dass ich Meister werden kann. In Monza haben wir im Quali einen kleinen Fehler gemacht (Auto war untergewichtig; Palmer wurde ans Ende des Feldes strafversetzt, d. Red.). Dennoch habe ich das zweite Rennen gewonnen. Das war für die Moral sehr wichtig.

? Und wie geht es nun weiter? Mit der Formel 1. Davon bin ich fest überzeugt. Es wird nicht leicht sein. Das ist mir schon klar. Aber ich bin sehr zuversichtlich. Dieser Titel ist eine grosse Hilfe. Und ich fühle mich reif für die F1.

GP2 / Resultate

Sotschi/RUS: 5,848 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken
Hauptrennen 28 Runden = 163,545 km, 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet
1. Jolyon Palmer (GB/Dams) in 54:37,072 min (= 179,660 km/h); 2. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +1,267; 3. Raffaele Marciello (I/Racing Engineering) +15,584; 4. Arthur Pic (F/Campos) +17,550; 5. Stoffel Vandoorne (B/ART) +18,104; 6. André Negrão (BR/Arden) +23,154; 7. Sergio Canamasas (E/Trident) +28,231; 8. Marco Sörensen (DK/MP) +29,493; 9. Julian Leal (CO/Carlin) +29,382; 10. Nathanaël Berthon (F/Lazarus) +31,332; – Ferner: 15. Simon Trummer (CH/Rapax) +36,423; 23. René Binder (A/Arden) +1:03,449; out: Daniel Abt (D/Hilmer).

Schnellste Runde: Vandoorne in 1:46,407 min (= 197,851 km/h)
Sprintrennen 21 Runden = 122,609 km, 26 Fahrer gestartet, 23 gewertet
1. Marco Sörensen (DK/MP) in 40:19,905 min (= 182,400 km/h); 2. Stoffel Vandoorne (B/ART) +1,302; 3. Felipe Nasr (BR/Carlin) +1,969; 4. Mitch Evans (NZ/Russian Time) +3,282; 5. Arthur Pic (F/Campos) +4,109; 6. André Negrão (BR/Arden) +5,841; 7. Kimiya Sato (I/Campos) +7,143; 8. Steafno Coletti (MC/Racing Engineering) +9,027; 9. Nathanaël Berthon (F/Lazarus) +11,038; 10. Jolyon Palmer (GB/Dams) +11,582; – Ferner: 13. Daniel Abt (D/Hilmer) +13,771; 22. Simon Trummer (CH/Rapax) +26,281; out: René Binder (A/Arden).

Schnellste Runde: Pic in 1:47,277 (= 196,247 km/h)
Bonuspunkte: Pole (4); Vandoorne (1:45,402 min = 199,738 km/h); schnellste Runde (je 2): Vandoorne (1:46,407 min)/Pic (1:47,277 min)
Stand nach 20 von 22 Läufen: 1. Palmer 256 Punkte (Meister); 2. Nasr 200; 3. Vandoorne 192; 4. Evans 151; 5. Cecotto 128; 6. Coletti 115; 7. Pic 110; 8. Marciello 72; 9. Leal 68; 10. Richelmi 63; 11. Sörensen 47; 12. Negrão 31; 13. Quaife-Hobbs 30; 14. Canamasas 28; 15. Abt 27; 16. Trummer 26; – Ferner: 25. Binder 3. – Teams: 1. Dams Dams 319; 2. Carlin 268; 3. ART 218; 4. Racing Engineering 187; 5. Russian Time 157; 6. Trident 156; 7. Campos 114; 8. Rapax 56; 9. MP 55; 10. Arden 48; 11. Caterham 40; 12. Hilmer 33; 13. Lazarus 19.
Letztes Rennen: 22./23. November, Abu Dhabi (UAE)
Internet: www.gp2series.com

GP3 Sotschi

Nidi siegt beim Super-Dreikampf

Von CHRISTIAN EICHENBERGER

Die Entscheidung in der GP3 ist vertagt. Allerdings braucht Alex Lynn beim Finale in Abu Dhabi (22./23. November) nur noch zwei mickrige Punkte zum Titelgewinn. Sein letzter verbliebener Rivale, Dean Stoneman, war der Mann des Wochenendes in Sotschi.

Dean Stoneman ist es zu verdanken, dass die Entscheidung in der GP3 auf das Finale in Abu Dhabi vertagt wurde. Der ehemalige F2-Meister wechselte vor der Russland-Premiere vom Team Marussia zu Koiranen GP und fuhr im alten Marussia-Anzug zweimal aufs Podest. Nach einer phänomenalen Pole (0,5 sec schneller als die Konkurrenz) fuhr er von seiner Krebskrankheit genesene Engländer am Samstag zu einem souveränen Start-Ziel-Sieg. Auch sonntags war Stoneman eine Klasse für sich. Von SP8 kämpfte er sich auf Platz 2 vor. Um ein Haar hätte er auch das zweite Rennen gewonnen. Doch daran hinderte ihn Patric Niederhauser. Der Schweizer profitierte vom Reversed-Grid und diktierte am Sonntag das Geschehen von der Pole. Allerdings war es kein einfaches Rennen für den Arden-Mann. Zwei Safety-Car-Phasen (zuerst wegen einer Startkollision, dann wegen dem gestrandeten Nikolay Martenko) bremsen den Berner ein. «Beim zweiten Restart war meine Reifentemperatur nicht optimal», so Patric. «Deswegen musste ich mich mit allen Mitteln gegen die Angriffe von Kirhhöfer und Stoneman wehren.» Beide hatten auf der letzten Runde sogar kurz die Nase vorn. Dennoch fuhr Nidi den zweiten Saisonsieg nach Hause.

Kirhhöfer auf P3 vorgeückt

Tabellenleader Alex Lynn versuchte im Schongang den Titel zu holen. Doch die Plätze 7 und 5 reichten dafür knapp nicht aus. In Abu Dhabi kann er den Titel aber bereits mit der Pole (4 Bonuspunkte) sicherstellen. Neben Stoneman stand auch Marvin Kirhhöfer als Dritter in beiden Rennen auf dem Podest. Dank dieser schönen Leistung ist der Leipziger auf P3 im Gesamtklassement (ein Zähler hinter Stoneman) vorgeückt. ♦



Toller Dreikampf: Stoneman, Niederhauser und Kirhhöfer (v.l.)



Zu verhalten: Alex Lynn verpasste den vorzeitigen Titelgewinn

GP3 / Resultate

Sotschi/RUS: 5,848 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken
1. Lauf 15 Runden = 87,521 km, 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet
1. Dean Stoneman (GB/Koiranen) in 28:45,648 min (= 182,583 km/h); 2. Marvin Kirhhöfer (D/ART) +1,812; 3. Alex Fontana (CH/ART) +4,978; 4. Jimmy Eriksson (S/Koiranen) +8,862; 5. Kevin Ceccon (I/Jenzer) +13,235; 6. Jan Mardenborough (GB/Arden) +13,683; 7. Alex Lynn (GB/Carlin) +14,740; 8. Patric Niederhauser (CH/Arden) +15,056; 9. Nick Yelloly (GB/Status) +16,243; 10. Pal Varhaug (N/Jenzer) +21,985; – Ferner: Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) out.
2. Lauf 15 Runden = 87,521 km, 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet
1. Patric Niederhauser (CH/Arden) in 54:22,342 min (= 96,579 km/h); 2. Dean Stoneman (GB/Koiranen) +0,368; 3. Marvin Kirhhöfer (D/ART) +0,683; 4. Jan Mardenborough (GB/Arden) +1,144; 5. Alex Lynn (GB/Carlin) +1,416; 6. Nick Yelloly (GB/Status) +1,869; 7. Alfonso Celis jr. (MEX/Status) +2,330; 8. Emil Bernstorff (GB/Carlin) +3,003; 9. Patrick Kujala (FIN/Trident) +3,540; 10. Robert Visoiu (RO/Arden) +3,977; 11. Mathéo Tuscher (CH/Jenzer) +4,681; – Ferner: Alex Fontana (CH/ART) out.
Stand nach 16 von 18 Läufen: 1. Lynn 185 Punkte; 2. Stoneman 138; 3. Kirhhöfer 137; 4. Eriksson 127; 5. Stanaway 123; 6. Bernstorff 112; 7. Yelloly 108; 8. Zamparelli 101; 9. Mardenborough 77; 10. Niederhauser 56; 11. Fontana 35; 12. Tuscher 29; 13. Visoiu 22; 14. Kujala 22; 15. Agostini 18; 16. Ceccon 14; 17. Varhaug 12; 18. de Beer 8; 19. Sa Silva 6; 20. Ghiotto 4; – Teams: 1. Carlin 303; 2. ART 273; 3. Status 233; 4. Koiranen 170; 5. Arden 155; 6. Marussia 117; 7. Jenzer 55; 8. Hilmer 18; 9. Trident 12.
Letztes Rennen: 22./23. November, Abu Dhabi (UAE)
Internet: www.gp3series.com

Formel-3-EM Imola

Ocon auf Anhieb Champion

Von ANNETTE LAQUA

Esteban Ocon heisst der neue Formel-3-Europameister. Der Lotus-Junior machte in Imola, ein Rennen vor Saisonende, den Sack zu. Der Kampf um die Vizemeisterschaft ist noch offen.

Acht Wochen vor Imola verabschiedete sich Esteban Ocon mit für seine Verhältnisse bescheidenen Resultaten in die Sommerpause: Vom Red-Bull-Ring und vom Nürburgring brachte der erfolgsverwöhnte Franzose insgesamt gerade einmal 23 Zähler mit. Zum Vergleich: Ein Sieg allein bringt den Nachwuchspiloten der FIA-Formel-3-Europameisterschaft schon 25 Punkte.

Doch die Pause nutzte er, um sich neu zu sortieren. Und so präsentierte er sich in Imola in guter Form. Eine Pole-Position im ersten Qualifying sowie zweimal Startposition 2 stellten gute Voraussetzungen dar, dass der Junior des Lotus-Formel-1-Teams



«Ich weiss gar nicht, was ich sagen soll.»

ESTEBAN OCON

sein Punktekonto in Italien würde signifikant erhöhen können. Und so geschah es auch: Im ersten Heat siegte Ocon in Durchgang 2 wurde er als Vierter abgewartet. Damit hatte er einen Vorsprung von 84 Punkten auf den zu diesem Zeitpunkt zweitplatzierten Tom Blomqvist und sogar 96 Zähler mehr als Max Verstappen.

Ein dritter Platz reichte

Mit diesem beruhigenden Vorsprung im Rücken riskierte der Prema-Pilot im letzten Durchgang nichts mehr, sah auf Platz 3 die Zielflagge und durfte sich als neuer Formel-3-Europameister feiern lassen. «Ich weiss gar nicht, was ich sagen soll», strahlte er, «vor der Saison hätte ich nie mit einem solch tollen ersten Jahr in der Formel 3 gerechnet.»

Und auch bei seinen Förderern vom Lotus-Team war man glücklich: «Man darf dabei auch nicht vergessen, dass Esteban noch ein Rookie ist. Wir

sind wirklich stolz auf ihn und seine Leistung», war Gwen Lagrue, der Leiter des Lotus-Nachwuchsprogramms happy.

Für Max Verstappen, den zweiten Star im Formel-3-Feld, geht es nun noch um den zweiten Platz der Abschlusswertung. Der Niederländer, der sich problemlos von der Formel 1 wieder an seinen Formel-3-Boliden gewöhnte, schleppte wegen seines Motorschadens vom Nürburgring noch zwei 10-Positionen-Grid-Penalties nach Imola mit.

So musste er die ersten beiden Rennen statt von P5 und P1 von den Positionen 15 und 11 beginnen. Mit dem Messer zwischen den Zähnen wollte er im ersten Lauf möglichst schnell nach vorne, was in einem Ausfall endete. «Ich habe aus diesen Fehlern gelernt», sagte er und bewies es in Rennen 2 mit einem tollen zweiten Platz.

Im dritten Heat siegte er von der Pole aus, und trotzdem war der Europameistertitel für ihn futsch. «Esteban war in diesem Jahr der konstanteste und hat deshalb verdient gewonnen», gab sich der 17-jährige Toro-Rosso-Pilot fair. «Ich hatte viel Pech mit technischen Defekten, aber so ist Racing. In Hockenheim möchte ich mir den zweiten Platz der Gesamtwertung sichern und dafür am liebsten alle drei Rennen gewinnen.»

Seine einzigen Rivalen sind Tom Blomqvist und Lucas Auer. Doch während Blomqvist mit einem Rückstand von nur drei Zählern auf Verstappen zum Finale reist, hat Auer mit 63 Punkten weniger als der Van-Amersfoort-Fahrer eher nur theoretische Chancen.

Erster Einsatz für Signature

Neben den üblichen Teams nahm in Imola auch Signature erstmals an Rennen der Formel-3-EM teil. Mit Will Buller am Lenkrad erreichten die F3-Euroserie-Champions des Jahres 2010 nach zwei Ausfällen in den ersten beiden Läufen einen sechsten Rang im dritten und letzten Durchgang. «Damit haben wir unser Ziel erreicht», meinte Teamboss Philippe Sinault, dessen Mannschaft im Sommer von Renault- auf Volkswagen-Motoren wechselte. «Wir haben gezeigt, dass unser Paket durchaus konkurrenzfähig ist. Natürlich haben wir noch Arbeit vor uns, aber die Basis ist gut, und das war uns hier wichtig.» ♦



Gefeierter Champion: Esteban Ocon wurde im Ziel von seiner Crew beinahe auseinandergenommen



Tolles Duell: Verstappen/Ocon



Sieger in Lauf 2: Blomqvist

FORMEL-3-EM / Resultate

Imola/I: 4,909 km; Wetter/Piste: Sa/So leicht bewölkt/trocken

1. Lauf (20 Runden=98,180 km, 27 Fahrer gestartet, 18 gewertet)

1. Esteban Ocon (F/Prema) in 35:57,565 min (=163,818 km/h); 2. Jordan King (GB/Carlin) +1,509; 3. Tom Blomqvist (GB/Jagonya Ayam with Carlin) +2,981; 4. Felix Rosenqvist (S/Mücke) +5,556; 5. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +7,287; 6. Lucas Auer (A/Mücke) +12,158; 7. Jake Dennis (GB/Carlin) +14,038; 8. Felix Serralles (USA/West-Tec) +18,161; – out: Max Verstappen (NL/Van Amersfoort).

2. Lauf (20 Runden=98,180 km, 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet)

1. Tom Blomqvist (GB/Jagonya Ayam with Carlin) in 35:13,491 min (=167,234 km/h); 2. Max Verstappen (NL/Van Amersfoort) +4,263; 3. Antonio Giovinazzi (I/Jagonya Ayam with Carlin) +4,282; 4. Esteban Ocon (F/Prema) +7,743; 5. Lucas Auer (A/Mücke) +10,029; 6. Nicholas Latifi (CDN/Prema) +12,497; 7. Jake Dennis (GB/Carlin) +13,624; 8. Felix Serralles (USA/West-Tec) +17,388.

3. Lauf (17 Runden=83,453 km, 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet)

1. Max Verstappen (NL/Van Amersfoort) in 36:15,097 (=83,453 km/h); 2. Antonio Fuoco (I/Prema) +2,100; 3. Esteban Ocon (F/Prema) +3,066; 4. Nicholas Latifi (CDN/Prema) +3,650; 5. Tom Blomqvist (GB/Jagonya Ayam with Carlin) +4,030; 6. William Buller (GB/Signature) +6,799; 7. Jake Dennis (GB/Carlin) +7,421; 8. Lucas Auer (A/Mücke) +7,960.

Stand nach 30 von 33 Läufen: 1. Ocon 454 Punkte (Meister); 2. Verstappen 368; 3. Blomqvist 365; 4. Auer 305; 5. Fuoco 255; 6. Giovinazzi 198; 7. King 190; 8. Dennis 172; 9. Rosenqvist 168; 10. Latifi 128; 11. Menezes 84; 12. Serralles 78; 13. Jones 68; 14. van de Laar 36; 15. Gilbert 28; 16. Calderon 25; 17. Ferrucci 24; 18. Nissany 20; – Teams: 1. Prema 716; 2. Jagonya Ayam 609; 3. Mücke 515; 4. Van Amersfoort 486; 5. Carlin 384; 6. West-Tec 124; 7. Fortec 75; 8. Zeller 42; 9. Eurointernational 36; 10. ThreeBond 19.

Nächstes Rennen: 18./19. Oktober, Hockenheim (D)

Internet: www.fiaf3europe.com

Formel 4 Imola

Ohne Stroll zum ersten Podestplatz

In Abwesenheit des bereits als Meister feststehenden Lance Stroll trug die italienische Formel 4 ihr letztes Rennwochenende im Rahmen der Formel-3-Europameisterschaft in Imola aus. Zwei der drei Läufe sicherte sich dabei der Franzose Brandon Maisano, der in der Trophy-Wertung (Fahrer älter als Jahrgang 1996) ebenfalls bereits als Meister festgestanden hatte.

Den zweiten Durchgang gewann der Brite Sennan Fiedling, auch er ein Trophy-Fahrer. Die Siege unter den «Jungen» teil-

ten sich Andrea Fontana (I), Ivan Matveev (RUS) und Matia Drudi (I).

Auch das Schweizer Jenzer-Team durfte jubeln. Diesmal war es aber nicht Alain Valente, der die Meisterschaft als Fünfter beendete, sondern Lucas Mauron, der als Dritter im zweiten Heat aufs Podest kletterte und in der Endabrechnung so noch Zehnter wurde. ♦ CE



Mauron: Erster Podestplatz

Fuji

Perfektes Heimrennen

Von GUSTAV BÜSING

Doppelsieg für Toyota im japanischen Fuji. Platz 3 für Porsche, Audi überraschend nur auf P5 und P6. Das Titelrennen bleibt weiterhin spannend.

Vor einem Rennen wie den 6 Stunden von Fuji gibt es auf allen Seiten des Fahrerlagers viele Wünsche. Dass diese nicht immer in Erfüllung gehen, ist eine Binsenweisheit. Doch für Toyota und die Veranstalter am Fuji Speedway stimmte alles: 51000 Zuschauer am Wochenende erlebten einen überlegenen Doppelsieg der japanischen Marke und Monster-Taifun Vongfong hatte Verspätung.

Reden wir also zuerst vom Wetter: Das F1-Rennen von Suzuka von vorletztem Sonntag noch vor aller Augen, schienen anfangs Wetterberichte wichtiger als Motorsport-Resultate. Doch zum Glück nahm der heranziehende Tropensturm mit dem Namen Vongfong eine nördlichere Bahn und sein Vormarsch verzögerte sich. Stattdessen grüßte das kenntnisreiche japanische Publikum am Freitag milde Spätsommertemperaturen und eine leichte Wolkendecke am Sonntag.

Störende «Gummiwutzeln»

Michelin hatte vorgesorgt und brachte die in Le Mans eingesetzten Mischungen «Soft hohe Temperatur» und «Soft niedrige Temperatur». Wobei die Schnittmenge der unterschiedlichen Pneu im Bereich von 20 bis 23 Grad Asphalttemperatur lag. Doch die Tücke der 4,563 Kilometer langen Strecke von Fuji liegt in einem Belag, der nur wenig Grip bietet. Noch «grün» vom Taifun der vergangenen Woche, bildete sich zwar im Verlauf der Trainings und vor allem im Rennen die erwünschte Gummiauflage, doch blieb das Gripniveau generell niedrig. Dafür sorgten im Rennen die unvermeidlichen «Gummiwutzeln» für das gefürchtete Pick-up.

«Das Rennen wird sich über das Reifenmanagement entscheiden», prophezeite Toyota-Technikchef Pascal Vasselon, ein ehemaliger Michelin-Mann, nach dem Qualifying. Dort hatte seine Startnummer 8 mit nur 43 Tausendstelsekunden die Nase vorn, vor dem Porsche mit der Nummer 20. Was Vasselon beruhigte: Seine Toyota waren in allen Sektoren gut. Porsche dominierte dagegen Sektor 1 mit hohem Topspeed, der Sektor 2



Frühphase des 6h-Rennens am Fusse des Mount Fuji: Da lag der am Ende drittplatzierte Porsche noch zwischen dem Toyota-Duo

mit fließenden schnellen Kurven war Audi-Land. Den engen Sektor 3 teilten sich Toyota und Porsche, auch wenn Alexander Wurz klagte: «In Le Mans hatte ich ein Auto, das beim Einlenken vorne richtig gebissen hat. Das hätte ich gern wieder.»

Auf der Wunschliste bei Toyota allerdings ganz vorn: Ein möglichst glatter und dominanter Doppelsieg. Kein Wunder, wenn 5000 Anhänger mit Fanpaketen, 150 VIP-Gäste, Vorstandsvorsitzender Takeshi Uchiyamada und viele Mitarbeiter aus dem nur 20 Kilometer entfernten Hybrid-Zentrum in Higashifuji vor Ort nichts an-

deres erwarten. Und das Japaner-Team aus Köln lieferte: Unaufhaltsam setzten sich beide Autos von den Konkurrenten ab, wobei stets Buemi/Davidson die Oberhand über Nakajima/Sarrazin/Wurz behielten.

Davidson bekannte gewohnt offen: «Es war eines meiner leichteren Rennen. Das Auto war ein Traum.» Wurz nahm dagegen vorweg, wovon alle Lenkradarbeiter sprachen: «Immer wenn du zum Überholen von der Ideallinie mustest, hastest du das Pick-up. Dann dauerte es bis zu zwei Runden, bis der wieder runtergefahren war. Ich hätte wahrscheinlich besser

manchmal mit dem Überholen gewartet – das wäre weniger Zeitverlust gewesen.» Doch Teampräsident Kinoshita-san war zurecht stolz auf seine Truppe: Alle Wünsche erfüllt.

Die Wünsche der Porsche-Startfahrer Marc Lieb und Mark Webber waren andere: beim Start den Toyota austricksen, in Führung gehen und sich dank überlegenem Topspeed auf der 1,5 Kilometer langen Geraden absetzen. Das klappte aber nicht, trotz eines Startgerangels nach Grand-Prix-Art. Webber erlitt nach zehn Runden einen Reifenschaden, trotzdem konnten er und seine Teampartner

Timo Bernhard und Brendon Hartley mit einer fehlerfreien Leistung noch den letzten Podiumsplatz für Porsche erobern. Die Teamkollegen Lieb, Jani und Dumas sicherten mit einer ebenfalls fehlerfreien Leistung Platz 4 vor den beiden Audi. Porsche-Technikvorstand Wolfgang Hatz sah seine Marke auch am Ziel der Wünsche: «Ein Auto auf dem Podium, beide im Ziel. Ein schöner Schritt nach vorne, so kann es weitergehen.»

Audi nur auf P5 und P6

Bei Audi wünschte man sich vor dem Rennen, mehr Gummibrieb möge ihnen Performance und Doppelstints bringen. Lotterer versuchte es, scheiterte dabei aber ebenso wie Porsche-Kollege Webber. Damit war das Schicksal der beiden Audi besiegelt. Mit zwei bzw. drei Runden Rückstand blieben nur die Ränge 5 und 6. Erstmals seit Sebring 2011 verfehlte Audi das Podium, obwohl beide Autos durchs Ziel fuhren. Im Titelkampf der Hersteller sind aus Vorsprung acht Punkte Rückstand geworden, der Besetzung der Startnummer 2 fehlen jetzt 29 Punkte auf die Spitzenreiter Buemi und Davidson. In Shanghai werden am 2. November dann alle Wunschzettel wieder neu geschrieben. ♦



Glückliche Dritte: Bernhard, Webber, Hartley



Mehr Reifenwechsel als gehofft: Audi (hier Nr. 2)

LMP2 Fuji

Ligier: Sieg des Neuen

Für die Zuschauer gab es das Duell gleich doppelt: Als sich in der Anfangsphase der Ligier-JS-P2-Nissan von G-Drive Racing mit Olivier Pla und der Oreca-03-R-Nissan des Teams KCMG mit Alexander Imperatori nahe kamen, begeisterte der Zweikampf der beiden um die Klassenführung das Publikum rundenlang. Zwanzig Minuten vor dem Ende war es erneut soweit.

Wieder wehrte sich Imperatori nach allen Regeln der Kunst gegen die stürmischen Überholversuche von Pla. Diesmal ging es um den Klassensieg. Pla nutzte ein zu überrundendes GT-Auto als Prellbock für den Konkurrenten und schlüpfte entschlossen vorbei. Damit war der erste Sieg für den neuen, geschlossenen Ligier zur Freude von Onroak-Chef Jacques Nicolet perfekt. ♦ GB



Klassensieger: Pla und Co.

GT-Klassen Fuji

Aston pfui und hui

Von GUSTAV BÜSING

In der GTE-Pro ramnten sich die beiden Aston Martin schon am Start gegenseitig. In der GTE-Am glänzte die Traditionsmarke in Fuji dafür mit Doppelsieg.

Für das Porsche-Team Manthey begann das Rennen gleich mal mit einem Knalleffekt. Weil sich die beiden Aston Martin von Darren Turner und Fernando Rees gleich ins Gehege kamen, rutschte Ersterer auch noch in den Porsche von Patrick Pilet. Sowohl Turner als auch Pilet und ihre jeweiligen Teamkollegen waren damit aus dem Kampf um die Spitzenplätze in der Klasse, denn die fälligen Reparaturstopps kosteten beide mehrere Runden.

Damit war die riskante Porsche-Strategie, bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden idealen Reifen voll auf die im WM-Stand besser platzierte Paarung Patrick Pilet/Fred Makowiecki zu setzen, bereits in der ersten Rennminute geplatzt. Das Schwesterauto mit Jörg Bergmeister und dem von seinem Armbruch genesenen Richard Lietz kämpfte dank be-



Fernando Rees: Nach Kollision mit Schwester-Aston ohne Chance

scheidenem Grip und einer weiterhin nicht passenden Balance of Performance vergeblich um einen Podiumsplatz. «Ich bin nur herumgerutscht. Es war furchtbar», gab Jörg Bergmeister nach der Zieldurchfahrt zu Protokoll.

Ferrari doppelter Nutzniesser

Den Sieg machten die beiden Ferrari 458 Italia von AF Corse, begünstigt durch die Karambolage der beiden Aston Martin, unter sich aus. Die Junioren Davide Rigon und James Calado liessen dabei den klaren Tabellenführern Gianmaria Bruni

und Toni Vilander mit 2,902 Sekunden den Vorrang.

Was in der GTE-Pro nicht gelang, machte Aston Martin in der GTE-Am wieder wett. Es gab einen deutlichen Doppelsieg für die beiden Vantage V8, wobei sich das Young Drivers Team mit seinen dänischen Piloten Nicki Thiim, Kristian Poulsen und David Heinemeier-Hansson durchsetzte. Im Porsche-internen Duell zwischen Prospeed und Proton Competition behielten die Belgier mit 0,661 Sekunden die Oberhand über die Mannschaft rund um Christian Ried. ♦

TERMINE 2015

Comeback in Deutschland

Gute Nachricht für alle Sportwagen-Fans: Die Langstrecken-WM (WEC) gastiert im kommenden Jahr wieder am Nürburgring. Dieses Rennen ersetzt das von Brasilien. Das Ring-Comeback ist für den 30. August terminiert. Der Nürburgring war früher schon eine Top-Bühne für Langstrecken-WM-Rennen. Der WEC-Kalender 2015 umfasst erneut acht Läufe (siehe Übersicht unten). Hinzu kommen ein Vorsaison-Test in Le Castellet (27./28. 3.) sowie ein Testtag im Vorfeld des 24h-Highlights in Le Mans (31. 5.). Während Porsche-Technikvorstand Wolfgang Hatz und Audi-Sportchef Wolfgang Ullrich den neuen Nürburgring-Lauf begrüßten, herrschte bei DMSB und ADAC arge Verwirrung. Weil die Vereinbarung offenbar zwischen FIA, ACO und der Capricorn Nürburgring GmbH allein zustande kam.

Langstrecken-WM (WEC) 2015

12. 4.	6h Silverstone (GB)
2. 5.	6h Spa-Francorchamps (B)
13./14. 6.	24h Le Mans (F)
30. 8.	6h Nürburgring (D)
19. 9.	6h Austin (USA)
11. 10.	6h Fuji (J)
1. 11.	6h Shanghai (CHN)
21. 11.	6h Bahrain (BRN)

LANGSTRECKEN-WM / Resultate

Fuji/J: 12. Oktober 2014; 5. Lauf zur Langstrecken-Weltmeisterschaft; 6 Stunden; 1 Runde à 4,563 km
27 Teams gestartet, 24 gewertet, Wetter: trocken, Temperatur (Luft): 16 Grad

Platz	Klasse (MJ)	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Reifen	Distanz/Rückstand
1.	LMP1-H (6)	8	Davidson/Buemi	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	236 Runden
2.	LMP1-H (6)	7	Wurz/Sarrazin/Nakajima	Toyota Racing/Toyota TS040 – Hybrid	Michelin	+25,627
3.	LMP1-H (6)	20	Bernhard/Webber/Hartley	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+1 Runde
4.	LMP1-H (6)	14	Dumas/Jani/Lieb	Porsche Team/Porsche 919 Hybrid	Michelin	+2 Runden
5.	LMP1-H (2)	1	Kristensen/Duval/Di Grassi	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+2 Runden
6.	LMP1-H (2)	2	Lotterer/Fässler/Tréluyer	Audi Sport Team Joest/Audi R18 e-tron quattro	Michelin	+3 Runden
7.	LMP2	26	Rusinov/Pla/Canal	G-Drive Racing/Ligier JS P2 – Nissan	Dunlop	+17 Runden
8.	LMP2	47	Howson/Bradley/Matsuda	KCMG/Oreca 03R – Nissan	Dunlop	+17 Runden
9.	LMP2	35	Ihara/Yacaman/Brundle	OAK Racing/ Morgan –Judd	Dunlop	+20 Runden
10.	LMP2	27	Zlobin/Minassian/Mediani	SMP Racing/Oreca 03R – Nissan	Michelin	+21 Runden
11.	LMP1-L	13	Kraihamer/Belicchi/Leimer	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+21 Runden
12.	LMP2	37	K. Ladygin/Shaitar/A. Ladygin	SMP Racing/Oreca 03 – Nissan	Michelin	+24 Runden
13.	GTE-Pro	51	Bruni/Vilander	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+28 Runden
14.	GTE-Pro	71	Rigon/Calado	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+28 Runden
15.	GTE-Pro	99	MacDowall/O'Young/Rees	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+28 Runden
16.	GTE-Pro	91	Bergmeister/Lietz	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+29 Runden
17.	GTE-Am	95	Poulsen/Heinemeier-Hansson/Thiim	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+29 Runden
18.	GTE-Am	98	Dalla Lana/Lamy/Nygaard	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+29 Runden
19.	GTE-Am	75	Perrodo/Collard/Vaxivière	Prospeed Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+32 Runden
20.	GTE-Am	88	Ried/Bachler/AI Oubaisi	Proton Competition/Porsche 911 RSR	Michelin	+32 Runden
21.	GTE-Pro	97	Turner/Mücke	Aston Martin Racing/Aston Martin Vantage V8	Michelin	+32 Runden
22.	GTE-Am	61	Curtis/Bleekemolen/Skeen	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+33 Runden
23.	GTE-Pro	92	Makowiecki/Pilet	Porsche Team Manthey/Porsche 911 RSR	Michelin	+34 Runden
24.	LMP1-L	12	Prost/Heidfeld/Beche	Rebellion Racing/Rebellion-Toyota R-One	Michelin	+57 Runden
nicht klassiert						
	LMP1-L	9	Bouchut/Rossiter/Kaffer	Lotus/CLM P1/01 – AER	Michelin	+55 Runden
	GTE-Am	81	Wyatt/Rugolo/Bertolini	AF Corse/Ferrari F458 Italia	Michelin	+67 Runden
	GTE-Am	90	Roda/Ruberti/Segal	8 Star Motorsports/Ferrari F458 Italia	Michelin	+172 Runden

Schnellste Runde: Webber (Porsche), Runde 12, 1:27,759 (= 187,2 km/h)

Nächstes Rennen: 2. November, Shanghai/CHN

Internet: www.fiawec.com

WM-STÄNDE WEC

Fahrer LMP

1.	Anthony Davidson	122
	Sébastien Buemi	122
3.	Nicolas Lapierre	96
4.	André Lotterer	93
	Benoît Tréluyer	93
	Marcel Fässler	93
7.	Lucas di Grassi	82
	Tom Kristensen	82
9.	Alexander Wurz	61
	Stéphane Sarrazin	61
11.	Marc Lieb	57

Hersteller LMP

1.	Toyota	183
2.	Audi	175
3.	Porsche	109

Fahrer GT

1.	Gianmaria Bruni	131
	Toni Vilander	131
3.	Frédéric Makowiecki	81,5
4.	Richard Lietz	73
5.	Marco Holzer	63
6.	Jörg Bergmeister	58
7.	David Heinemeier-Hansson	55
	Kristian Poulsen	58
9.	Darren Turner	56
	Stefan Mücke	56
11.	Patrick Pilet	55,5
12.	Giancarlo Fisichella	51

Hersteller GT

1.	Ferrari	200
2.	Porsche	171
3.	Aston Martin	146

Shanghai

Titel Nummer 1 ist sicher

Von WERNER J. HALLER

Neuling Citroën hat sich in Shanghai vorzeitig den Titel der Hersteller in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft gesichert. Wann sich José Maria López die Fahrerkrone holt, ist bloss noch eine Frage der Zeit.

Beim Lauf der Tourenwagen-WM in China hat Lopez erneut zugeschlagen. Vor den beiden finalen Veranstaltungen in Japan und beim Grand Prix von Macau baute der Argentinier seinen Vorsprung auf Verfolger und Citroën-Markenkollege Yvan Muller im Gesamtklassement auf nunmehr 93 Punkte aus. Lopez gewann in Shanghai das erste, unspektakuläre Rennen souverän vor Lokalmatador Qinghua Ma (Citroën) und Muller. Im zweiten Umlauf schaffte es Lopez trotz Startposition 10 als Dritter hinter Premiersieger Mehdi Bennani (MAR/Honda) und Hugo Valente (F/Chevrolet) noch aufs Podest, während Muller nach einer Kollision aufgeben musste. Ausgerechnet sein elsässischer Kumpel und Teamkolle-

ge, Rallye-Rekordweltmeister Sébastien Loeb, fuhr dem dreifachen Tourenwagen-Champion und Titelverteidiger Muller in einer Rechtskurve hinten links in den Citroën C-Elysée. Loeb bekam dafür nach Rennschluss 30 Strafsekunden aufgebremst und fiel von Platz 4 auf 12 zurück.

Gross gestört dürfte Muller dieses Malheur mit dem französischen Landsmann nicht. Schon vor dem Rennwochenende mochte er keine Fragen mehr zu seinen WM-Perspektiven beantworten. «Die Saison ist gelaufen», hatte der Gesamtzweite schon vor dem Abstecher nach Shanghai gesagt. Und der nunmehr achtfache WTCC-Saisonsieger Lopez, der hofft jetzt darauf, dass er den Sack beim nächsten Rennwochenende in Japan zumachen kann. «Auf Macau setzt doch niemand», hatte der Argentinier in Anbetracht des heissen Saisonfinales bei der berühmtesten Strassen- und Leitplankenschlacht gemahnt.

Eine Machtdemonstration

Dafür freuten sich die Franzosen nach dem ersten der zwei

Rennen in China umso mehr. «C'est fait!», jubelte die Equipe von Citroën nach Sicherstellung der WM-Krone in der Herstellerwertung. Und wie sie es vollbrachte: Die ersten vier Positionen belegten allesamt Citroën-Piloten – Lopez vor Hua vor Muller vor Loeb. Es war eine Machtdemonstration – vom Tourenwagen-Neuling wohlgermerkt. Bei der Zieleinfahrt hatten die Leute rund um Teamchef Yves Matton bald Basenmützen auf – ganz auf die französische Art. Aber rote Hüte, mit goldfarbener Weltmeister-Aufschrift – eben à la Citroën. «Es ist der Lohn für den grossartigen Job, welchen die Mannschaft gemacht hat. Wir sind stolz, dass wir uns den Titel hier in China sichern konnten», meinte Matton.

Engstler gewinnt TC2-Titel

Sicher ist der Titel auch Franz Engstler. Der BMW-Deutsche holte sich im ersten Rennen den Sieg in der TC2-Wertung und sicherte sich damit auch vorzeitig die Meisterschaft in seiner Klasse. Engstlers Dank ging vorab an den Ausrüster: «BMW machte einen tollen Job!» ♦



Überschwänglich: Die Citroën-Crew feiert bereits den WM-Titel



Souverän: Lopez auf Siekurs



Neuer Sieger: Bennani

TOURENWAGEN-WM / Resultate

Shanghai/CHN: 12. Oktober 2014; 19. und 20. Lauf zur Tourenwagen-WM; Rennen über 14 Runden à 4,603 km (= 64,446 km); Wetter/Strecke: sonnig/trocken

1. Lauf (21 Fahrer gestartet, 17 gewertet)

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	José Maria López (RA)	Citroën C-Elysée	14	26:15,097	+60 kg
2.	TC1	Qinghua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	14	+2,089	+60 kg
3.	TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	14	+5,793	+60 kg
4.	TC1	Sébastien Loeb (F)	Citroën C-Elysée	14	+6,175	+60 kg
5.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+16,050	+20 kg
6.	TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	14	+16,483	+20 kg
7.	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+18,295	+20 kg
8.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	14	+22,058	+40 kg
9.	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	14	+25,896	+40 kg
10.	TC1	Mehdi Bennani (MAR)	Honda Civic	14	+26,278	+20 kg
11.	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	14	+47,194	+40 kg
12.	TC1	Dusan Borkovic (SRB)	Chevrolet Cruze	14	+53,710	+40 kg
13.	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	14	+1:29,282	0 kg
14.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	14	+1:43,122	0 kg
15.	TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	13	+1 Rd.	0 kg
16.	TC2 (P)	Filipe De Souza (MAC)	BMW 320 TC	13	+1 Rd.	0 kg
17.	TC1	René Münnich (D)	Chevrolet Cruze	10	+4 Rdn.	+40 kg

nicht klassiert

TC1	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta	6	Antrieb	0 kg
TC2 (P)	William Lok (HK)	Seat Leon	5	Unfall	0 kg
TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	2	Rad	+40 kg
TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	0	Rad	0 kg

2. Lauf (20 Fahrer gestartet, 16 gewertet)

Pos.	Klasse	Fahrer	Auto/Team	Rdn.	Zeit	Gewicht*
1.	TC1	Mehdi Bennani (MAR)	Honda Civic	14	26:21,882	+20 kg
2.	TC1	Tiago Monteiro (P)	Honda Civic	14	+2,590	+20 kg
3.	TC1	José Maria López (RA)	Citroën C-Elysée	14	+4,041	+60 kg
4.	TC1	Norbert Michelisz (H)	Honda Civic	14	+13,976	+20 kg
5.	TC1	Qinghua Ma (RC)	Citroën C-Elysée	14	+14,416	+60 kg
6.	TC1	Tom Coronel (NL)	Chevrolet Cruze	14	+21,725	+40 kg
7.	TC1	Tom Chilton (GB)	Chevrolet Cruze	14	+22,933	+40 kg
8.	TC1	Hugo Valente (F)	Chevrolet Cruze	14	+27,276	+40 kg
9.	TC1	Dusan Borkovic (SRB)	Chevrolet Cruze	14	+27,855	+40 kg
10.	TC1	James Thompson (GB)	Lada Granta	14	+28,028	0 kg
11.	TC1	Mikhail Kozlovskiy (RUS)	Lada Granta	14	+39,940	0 kg
12.	TC1	Sébastien Loeb (F)**	Citroën C-Elysée	14	+41,238	+60 kg
13.	TC1	Gianni Morbidelli (I)	Chevrolet Cruze	14	+1:06,588	+40 kg
14.	TC2 (P)	Franz Engstler (D)	BMW 320 TC	14	+1:11,237	0 kg
15.	TC2 (P)	John Filippi (F)	Seat Leon	14	+1:35,752	0 kg
16.	TC2 (P)	Filipe De Souza (MAC)	BMW 320 TC	13	+1 Rd.	0 kg

** Plus 30 Strafsekunden wegen Verursachens einer Kollision mit Muller

nicht klassiert

TC1	René Münnich (D)	Chevrolet Cruze	6	Technik	+40 kg
TC1	Gabriele Tarquini (I)	Honda Civic	5	Technik	+20 kg
TC1	Rob Huff (GB)	Lada Granta	4	Unfall	0 kg
TC1	Yvan Muller (F)	Citroën C-Elysée	2	Kollision	+60 kg

nicht gestartet

TC2 (P)	William Lok (HK)	Seat Leon			0 kg
---------	------------------	-----------	--	--	------

WM-Stand Fahrer

1.	López	369
2.	Muller	291
3.	Loeb	251
4.	Monteiro	152
5.	Tarquini	134
6.	Michelisz	130
7.	Coronel	122
8.	Chilton	117
9.	Morbidelli	103
10.	Huff	66
11.	Bennani	60
12.	Ma	55
	Valente	55
14.	Thompson	19
15.	Borkovic	17
16.	Kozlovskiy	11

WM-Stand Privatfahrer

1.	Engstler	202
2.	Filippi	117
3.	Di Sabatino	98
4.	Echevarria Norbert	12

WM-Stand Hersteller

1.	Citroën	821
2.	Honda	531
3.	Lada	316

WM-Stand Privatteams

1.	Roal Motorsport	195
3.	All-Inkl.com Münnich Motorsport	133
2.	Zengo Motorsport	122
4.	Campos Racing	118
5.	Proteam Racing	85
6.	Liqui Moly Team Engstler	45

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

Durchschnittstempo der Sieger: 1. Lauf 146,85 km/h, 2. Lauf 146,22 km/h

Schnellste Runden: 1. Lauf Ma in 1:50,833 min (= 149,511 km/h), 2. Lauf Tarquini in 1:51,316 min (= 148,863 km/h)

Nächstes Rennen: 26. Oktober 2014, Suzuka/J

Internet: www.fiawtcc.com

ASLMS

Wie
gehabt

Die Chinesen David Cheng und Ho-Pin Tung sind in der Asian Le Mans Series (AsLMS) das Mass der Dinge. Von der Pole-Position gestartet, gelang Cheng und Tung in ihrem vom Team OAK eingesetzten LMP2-Morgan-Judd ein Start-Ziel-Sieg bei dem 3h-Rennen in Shanghai. Über die gleiche Distanz hatte das Duo schon bei den vorherigen Rennen in Inje/Südkorea und Fuji/Japan Siege gefeiert. Cheng/Tung hatten nach 102 Umläufen eine Runde Vorsprung auf John Hartshorne, Pu Jun Jin und James Winslow im Nissan-Oreca von Eurasia.

Beim Sieg von der Ferrari-Piloten Matt Griffin, Keita Sawa und Mok Weng Sun landeten Jörg Müller und Marco Seefried nach Problemen auf dem letzten Platz der GT-Klasse. ♦ AW



Im Morgan-Judd: Cheng/Tung

Berg-ÖM

Die Stars
passten

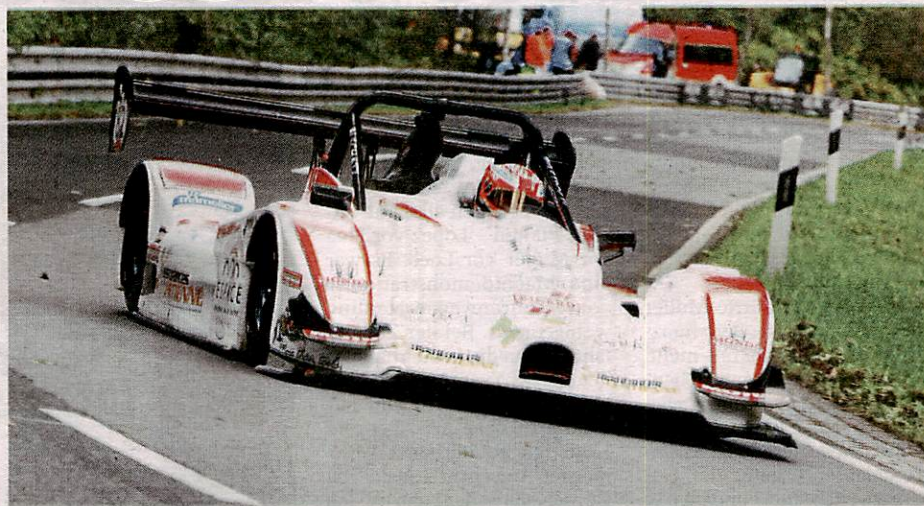
Zeitgleich mit dem FIA Masters wurde der letzte Lauf der Berg-ÖM beim Bergrennen Cividale im Friaul (I) durchgezogen. Der war bedeutungslos, da die Meister schon eine Woche zuvor in Mickhausen feststanden. Die Spitzenfahrer der Alpenrepublik zog es nach Luxemburg, wo Andreas Gabat (Ford), Herbert Pregartner (Porsche), Ferdinand Madrian (Norma NME V8) und Christian Schweiger (Mitsubishi) die Bronzemedaille im Nations Cup einführen (grosse Story). So war in Norditalien Andreas Marko im Audi A4 STW schnellster Österreicher vor Altmeister Hermann Waldy (Tatus Master) und Audi-Pilot Karl Werner auf Rang 11. Den Tagessieg holte Georgio Venica (L/Lola F3000) vor Federico Liber im Gloria. ♦ TBU



Rang 11: Audi-Pilot Werner

Hillclimb Masters Eschdorf

Faggioli: Lack ab



Sieger beim Vergleich der kontinentalen Assen: Frankreich-Meister Schatz im Norma BMW V8

Von THOMAS BUBEL

Erstmals nach der Intercontinental Hillclimb Challenge aus dem Jahr 1987, als das Pikes-Peak-Bergrennen in den USA und das Oberjoch-Rennen im Allgäu zusammen gewertet wurden, trafen in Luxemburg wieder die weltbesten Bergspezialisten aufeinander.

Ausser den US-Boys fanden Starter aus 22 Nationen den Weg nach Luxemburg. Mit dem Masters schuf die FIA eine wunderbare neue Bühne für die schnellsten Bergspezialisten. Die «Union des Pilotes» organisierte das erste Masters tadellos und legte die Latte hoch. Für die Besten in drei Kategorien gab es keine Pokale, sondern

Truck-EM

Kiss und
Bernau

Der Ungar Norbert Kiss holte sich beim Finale der Truck-Europameisterschaft in Le Mans (F) erstmals den Titel. Die Teamwertung ging an die Equipe von Lutz Bernau.

Kiss sicherte sich den Titel mit dem Sieg am Sonntag. Tags zuvor hatte er bereits eines von zwei Rennen gewonnen. Den zweiten Lauf vom Samstag gewann der Tscheche Adam Lacko – aber erst nach Protest. Kiss stand nach Remplern gegen Antonio Albacete (E) und Steffi Halm (D) zur Diskussion. Bestraft wurde aber der Schweizer Sieger Markus Bösiger, der im Startgedrängel neben der Piste fuhr. ♦ WHJ

Medaillen wie bei Olympischen Spielen.

Gespannt war man vor allem auf die Standortbestimmung zwischen den britischen und den kontinentalen Assen. Im Training suchten die Engländer auf der für sie ungewohnt breiten, 1,8 Kilometer langen Piste die Idealline, doch vor allem Meister Scott Moran (Gould NME 3,5l) und Will Hall (Force Nissan 3,5) lernten schnell und forderten in der Open-Gruppe den französischen Champion Nicolas Schatz (Norma BMW V8 4,0). Doch Schatz hielt dem Druck stand, war Gesamtschnellster mit Streckenrekord und holte Gold vor den Briten.

Schweizer Meister vorn

Eigentlich war Europa- und Italien-Meister Simone Faggioli

BTCC

Turkington
mit BMW

Beim Saisonfinale der British Touring Car Challenge fackelte Colin Turkington nicht lange. Der BMW-Pilot aus Nordirland holte den Meistertitel schon im ersten der drei Läufe in Brands Hatch. Turkington reichte ein dritter Platz hinter Sieger Jason Plato und Sam Tordoff. Plato gewann auch den zweiten Lauf und sicherte MG den Markentitel, nachdem er Turkington von der Strecke geschoben hatte. Der BTCC-Champ von 2001 und 2010 musste das dritte Rennen deshalb von hinten starten. Bei diesem feierte Adam Morgan seinen ersten Sieg in der BTCC – er war der elfte Laufsieger der Saison. ♦ WHJ

(Norma Zytek 3.0) der hohe Favorit auf den Gesamtsieg. Doch auch in der FIA-Rennwagen-Gruppe musste er dem Schweizer Meister Eric Bergerand (Lola Cosworth 3.0) den Vortritt lassen, der mit Gold belohnt wurde. Faggiolis Schluss-offensive und gleichzeitig der dritte Durchgang fiel dem einsetzenden Regen zum Opfer. Um einen Wimpernschlag hätte fast noch Lokalmatador David Hauser (Wolf GB08FI 3,0) Faggioli gedemütigt. So sicherte sich Hauser Bronze und die U25-Juniorwertung. Aber ohne eine Goldmedaille zog auch Faggioli nicht von dannen, denn im Nations Cup siegten die Italiener. In der Produktionswagen-Gruppe ging das Edelmetall an den Belgier Yannick Bodson im Porsche 997 GT3 Cup. ♦

DMV TCC

Yerly hat
den Titel

Zwei 2.-Klasse-Ränge von Fred Yerly bescherten Team-Stucky den DMV-TCC-Titel. Rennen 1: Weeges Regenreifenpoker bringt die Führung. Titelfavorit Benders Reifen bleiben kalt, er fällt zurück. Sieger: Spengler vor Yerly und Bender. Tabellenführer ist nun Yerly. Rennen 2: Blitzstarter Yannik Trautwein jagt davon. Bender muss 2 Ränge vor Yerly ins Ziel kommen. Er holt auf Trautwein auf, dann das Aus: Radlagerdefekt. Titel für Yerly durch abermals P2. ♦ HTS



F. Yerly

NACHRICHTEN

Audi präsentiert
fahrerlosen RS 7

DTM Audi wird beim DTM-Finale neben dem neuen TT Cup noch eine weitere Welt-premiere präsentieren: Mit dem RS 7 Piloted Driving Concept soll ein DTM-Fahrer als Beifahrer (!) im Renntempo den Hockenheimring vorstellen. Hinter dem Lenkrad sitzt kein (!) Fahrer.

Grossandrang
beim GT Cup

Macau Der Macau GT Cup 2014 platzt aus allen Nähten. Für die 36 Startplätze bewarben sich mehr Interessenten als es Plätze hat. Allein 20 davon sind für Piloten der GT Asia Series reserviert. Zu den bisher Auserwählten gehören auch die aktuellen und ehemaligen DTM-Fahrer Edoardo Mortara (Audi), Augusto Farfus und Marco Wittmann (beide BMW) sowie Marco Engel und Renger van der Zande (beide Mercedes). Insgesamt stehen 14 Marken (!) auf einer provisorischen Liste.

Auch den Ironman
auf Hawaii geschafft

Alessandro Zanardi BMW-Werksfahrer Alessandro Zanardi schafft einen Meilenstein. Der 47-jährige Beinamputierte Italiener brachte die 226,255 Kilometer des Triathlons Ironman Hawaii in 9:47 Stunden hinter sich (Rang 247). Alles mit der Kraft seiner Arme: Schwimmen, Rad (mit Handbike) und Laufen (mit Rennrollstuhl). ♦ AW/WHJ

Markenpokal

Audi löst
VW ab

Nach MSA-Informationen wird am kommenden Freitag in Hockenheim im Rahmen des DTM-Saisonfinals der neue Audi TT Cup vorgestellt. Der neue Markenpokal soll kommenden Jahr den bestehenden VW Scirocco R-Cup ablösen. Der Audi TT Cup soll für interessierte und talentierte Piloten ein Sprungbrett in das ADAC GT Masters und die DTM sein. Fast zeitgleich geht an gleicher Stelle das grosse Finale im Volkswagen Scirocco R-Cup über die Bühne. Dabei verleihen zwei Royals zusätzlichen Glanz: Albert von Thurn und Taxis und Pierre Casiraghi gehen als Gaststarter ins Rennen. ♦ AW

NASCAR Charlotte

Die Nerven liegen blank

Von WOLFGANG MONSEHR

Mit Raufereien endete der 31. Wertungslauf des diesjährigen NASCAR-SprintCup auf dem Charlotte Motor Speedway in North Carolina. Es war die Triumphfahrt von Kevin Harvick im Stewart/Haas-Chevy-Camaro SS.

Die Nerven lagen blank bei diesem Rennen, welches das fünfte Rennen der «Chase-Saison» war, in welcher nur noch die zwölf punktbesten Piloten den Titelkampf unter sich ausmachen. Aber Harvick blieb ruhig. Er lag insgesamt 162 Runden in Führung, und selbst ein defekter Schlagschrauber beim Reifenwechsel in Runde 97 brachte ihn nicht aus dem Rhythmus. Ruhig und besonnen fuhr Harvick nach vorne und kontrollierte seine Verfolger Jeff Gordon, Jamie McMurray, Joey Logano und Pole-Setter Kyle Busch, welche hinter ihm im Ziel einliefen.

Einige Favoriten traten die Heimreise ziemlich deprimiert an, darunter auch Brad Keselowski. In der letzten Runde und auf Platz 6 liegend wurde der Ford-Pilot von Denny Hamlin touchiert und fiel auf Position 16 zurück. Keselowski war so erobert, dass er in der Auslaufrunde absichtlich Hamlins Toyota rammen wollte, un-

glücklicherweise aber das Schwesterauto von Matt Kenseth traf. Tony Stewart knallte folglich in das Heck des Keselowski-Ford. Dann kochten die Emotionen über: Nach Verlassen der Cockpits lieferten sich Keselowski, Kenseth, Hamlin, Stewart und ihre Crews Rangeleien, welche von Offiziellen geschlichtet werden

mussten. Wüste Worte musste sich auch Joey Logano von Danica Patrick anhören: Nachdem für die schnelle Amazone ein Platz unter den Top 10 zum Greifen nahe war, wurde sie von Logano auf die Hörner genommen, flog in die Begrenzungsmauer und wurde nur auf Platz 26 gewertet. Ziemlich frustriert verliessen auch Jim-

mie Johnson und Dale Earnhardt den Charlotte Motor Speedway. Earnhardt jr. plagte sich zu Rennende mit einem gebrochenen Schalthebel herum und wurde nur 20., während der mehrmalige Champion Johnson während der kompletten Renndistanz von Handling-Problemen genervt wurde und nur auf Platz 17 einlief. ♦



Fast der einzige, der sich in Kansas freute: Sieger Harvick

NASCAR SPRINT CUP / Resultate

Kansas City/Kansas (USA): 334 Rdn. à 2,41 km; 43 Fahrer gestartet; Wetter: trocken

1. Kevin Harvick (Chevrolet); 2. Jeff Gordon (Chevrolet); 3. Jamie McMurray (Chevrolet); 4. Joey Logano (Ford); 5. Kyle Busch (Toyota); 6. Kyle Larson (Chevrolet); 7. Ryan Newman (Chevrolet); 8. Carl Edwards (Ford); 9. Denny Hamlin (Toyota); 10. Kasey Kahne (Chevrolet); 11. Kurt Busch (Chevrolet); 12. A. J. Allmendinger (Chevrolet); 13. Austin Dillon (Chevrolet); 14. Martin Truex Jr. (Chevrolet); 15. Justin Allgaier (Chevrolet); 16. Brad Keselowski (Ford); 17. Jimmie Johnson (Chevrolet); 18. Greg Biffle (Ford); 19. Matt Kenseth (Toyota); 20. Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet); 21. Tony Stewart (Chevrolet); 22. Aric Almirola (Ford); 23. Landon Cassill (Chevrolet); 24. Ricky Stenhouse Jr. (Ford); 25. Marcos Ambrose (Ford); 26. Danica Patrick (Chevrolet); 27. Reed Sorenson (Chevrolet); 28. Cole Whitt (Toyota); 29. Michael McDowell (Ford); 30. Alex Bowman (Toyota); 31. Casey Mears (Chevrolet); 32. David Gilliland (Ford); 33. Michael Annett (Chevrolet).

Stand nach 30 von 36 Rennen (Chase-Teilnehmer): 1. Logano 3088 Punkte; 2. Kyle Busch 3082; 3. Harvick 3081; 4. Newman 3077; 5. Edwards 3076; 6. Gordon 3074; 7. Hamlin 3073; 8. Kahne 3057; 9. Kenseth 3056; 10. Keselowski 3038; 11. Johnson 3031; 12. Earnhardt Jr. 3031.

Nächstes Rennen: 19. Oktober, Talladega/Alabama (USA)

Internet: www.nascar.com

V8 Supercars Bathurst

Ein Rennen für die Geschichte

Von ARNO WESTER

Die 45. Auflage des «grössten Rennens Australiens», den 1000 Kilometern in Bathurst, geht in die Geschichte ein. Beim Finish, das an Dramatik nicht zu überbieten war, überschlugen sich die Ereignisse.

Bevor es soweit war, musste das Rennen unterbrochen werden, weil der neu verlegte Asphalt an einigen Stellen aufgebrochen war. Nach 150 von 161 Runden wurde Pole-Setter Shane van Gisbergen, der schon wie der sichere Sieger aussah, vom Einsatz des Safety Car wegen einer Bergung eingebremst.

Beim geplanten Splash-and-Dash würgte er seinen Holden ab und auch sein Team brachte ihn nicht mehr zum Laufen. Während van Gisbergen wortlos im Team-Truck verschwand, spielten sich in der Boxengasse ungläubliche Szenen ab. Plötzlich hatte ein halbes Dutzend Fahrer Siegchancen, allen voran der viermalige Bathurst-Sieger und V8-Supercars-Tabellenführer Jamie Whincup.

Als der Holden-Fahrer in der vorletzten Runde vom Team per Funk zum Spritsparen aufgefordert wurde, hatte Whincup noch 3 Sekunden Vorsprung auf Chaz Mostert. Der 22-jährige Ford-Jungstar roch den Braten; innerhalb weniger Sekunden hatte er den Holden unter dem frenetischen Jubel von rund 200 000 Fans eingeholt. Whincup wehrte sich, aber als es auf die fast zwei Kilometer lange «Conrod Straight» ging, musste er den Rivalen ziehen lassen. Schlimmer noch: Es reichte nicht mal für Rang 2, denn auf den letzten Metern zogen auch James Moffat (Nissan), Oliver Gavins Partner Nick Percat (Holden) und Alex Davison (AMG-Mercedes) am ausrollenden Whincup vorbei.

Mostert und Teamkollege Paul Morris stellten beim Husarenstreich zwei Rekorde auf: Noch nie gewann in Bathurst ein Team von einer schlechteren Startposition (P25), und mit 7:58:53 Stunden dauerte der Langstreckenklassiker fast acht Minuten länger als vor 40 Jahren, als 1974 ebenfalls ein Ford-Duo nach 7:51 h triumphierte. ♦



Nie startete ein Siegerteam von so weit hinten: Dem Duo Mostert/Morris gelang ein Husarenstück



Marco Wittmann

«Das ganze
Paket hat
gestimmt»

Von KLAUS-ECKHARD JOST
und LEOPOLD WIELAND

Marco Wittmann (24) steht bereits seit dem drittletzten Rennen der Saison 2014 als neuer DTM-Champion fest. Vor dem Finale der DTM an diesem Wochenende in Hockenheim gab ihr drittjüngster Meister MSA ein exklusives Interview.

Marco, was ist schwerer: Champion zu werden oder Champion zu sein?

MARCO WITTMANN: Gute Frage. Beides hat seine Tücken. Als Champion konnte ich in Zandvoort schon und kann ich jetzt auch in Hockenheim etwas entspannter ans Rennen herangehen, weil der ganz grosse Druck von meinen Schultern weg ist. Und ich hatte seit dem Titelgewinn jede Menge Presse- und Medien-Termine, was für mich aber eine schöner, positiver Effekt ist. Champion zu werden, ist mit Sicherheit nicht einfach. Du hast eine komplette Saison vor dir, musst immer deine Leistung abrufen und konstant sein. Deshalb glaube ich: Champion zu werden, ist das Schwierigere.

Was hat dich seit deinem Titelgewinn am meisten beschäftigt und beeindruckt?

Seit dem Lausitzring-Rennen (wo er den 2014er-Titel vorzeitig gewann, d. Red.) war ich nonstop unterwegs. Vorletztes Wochenende hatte ich zum ersten Mal wieder daheim Zeit zum Entspannen. Sehr schön ist, dass speziell aus meiner Region, aus Fürth und Franken, immer mehr Leute die DTM verfolgen. Das war die ganze Saison über so. Das finde ich toll und das freut mich natürlich.

Was willst du im Finale schaffen?
Einen Sieg, zumindest aber einen Podiumsplatz. Und natürlich mit BMW den noch of-

fenen Titel, die Herstellerwertung, gewinnen.

Was ist dein Erfolgsrezept beim Fahren des BMW M4 DTM?

Das komplette Paket hat dieses Jahr einfach gestimmt, die Chemie zwischen mir, dem Team, den Ingenieuren. Das Auto hat gut zu meinem Fahrstil gepasst. Wir hatten jedes Rennwochenende ein sehr gutes Set-up.

Stichwort Fahrstil: Bevorzugst du ein Auto mit eher übersteuernder oder eher untersteuernder Abstimmung?

Eher untersteuernd. Für mich ist wichtig, dass ich mich mit dem Set-up wirklich wohl fühle. Nur dann kann ich aus dem Auto wirklich alles rausholen. Das ist meiner Ansicht nach das Entscheidende in der DTM. Das Feld liegt extrem eng zusammen, im Qualifying liegen alle 23 Fahrer in der Regel innerhalb einer halben Sekunde. Da entscheiden Zehntel, ob du vorn oder im Mittelfeld bist.

Was war und ist der Schlüssel für deine Überlegenheit – selbst gegenüber all deinen BMW-Kollegen –, die dir bisher schon vier Saisonsiege eingebracht hat?



«Ausschlaggebend war, glaube ich, die Konstanz.»

MARCO WITTMANN

Das ist auch für mich teilweise schwer nachvollziehbar. Ausschlaggebend war, glaube ich, die Konstanz. Ich habe vier Rennen gewonnen, war aber bis auf einmal auch immer in den Punkten. Natürlich haben wir letzten Winter nach meinem BMW-internen Wechsel vom Team MTK zum RMG meine 2013er-Saison komplett analysiert, meine Stärken und Schwächen, und haben darauf beim Abstimmen mein Auto so aufgebaut, dass ich damit schnellstmöglich fahren kann. Auch das war ein grosser Erfolgsfaktor in diesem Jahr.

2013 waren du, Formel-1-Aussteiger Timo Glock und der Rennstall von Ernest Knoors allesamt Neulinge in der DTM. Wer hat da von wem am meisten gelernt?

Wir haben alle voneinander gelernt. Für mich besonders wichtig war das Lernen der ganzen Abläufe. Bis auf ein 24-Stunden-Rennen am Nürburgring war ich vor 2013 ja noch nie Tourenwagenrennen gefahren. Alles war Neuland für mich. Auch Boxenstopps, die ich in den Nachwuchsserien nie hatte machen müssen.

Wie schwer war für dich das Jahr davor, als du 2012 als BMW-Tester noch keine DTM-Rennen

Zur Person Marco Wittmann

Geburtsdag 24. November 1989
Geburtsort Fürth (D)
Herkunftsland Deutschland

ERFOLGE

- 2004 1. Deutsche Junior-Kart-Mtsch.,
2. Italian Open Masters Kart
- 2005 5. Kart-Europameisterschaft
- 2006 1. Deutsche Kart-Meisterschaft,
1. Asia-Pacific-Meisterschaft Kart,
2. Italian Open Masters Kart
- 2007 2. Formel-BMW-World-Cup
- 2008 2. Formel BMW Europa
- 2009 16. F3-Euroserie (Mercedes)
- 2010 2. F3-Euroserie (Volkswagen)
- 2011 2. F3-Euroserie, 1. F3-Masters,
3. F3 Macau-GP (Volkswagen)
- 2012 Werksfahrer BMW (DTM-Tester)
- 2013 8. DTM (BMW), 1 Pole, Rookie 2013
- 2014 1. DTM (BMW), bisher vier Siege
DTM-Statistik 19 Rennen, vier Siege,
sechs Podestplätze, vier Poles

fahren durftest, nur ein paar Langstreckenrennen?
Das war für mich kein einfaches Jahr. Als Rennfahrer willst du natürlich immer fahren. Trotzdem konnte ich 2012 schon sehr viel lernen über die ganzen Abläufe in der DTM, weil ich in allen Meetings involviert war und unterm Jahr auch den ein oder anderen Testtag hatte. **Vor deinem Wechsel in die Rennwagen mit Dach warst du als Volkswagen-Junior ein herausragendes Nachwuchstalent im Formelsport. Das hast du nicht erst 2011 in der Formel 3 in Macau mit deiner Pole-Position und deinem Sieg im Qualirennen gezeigt. Gab es anschließend kein Angebot zu einem DTM-Test von Audi?**
Angebot ist hier der falsche Begriff. Ich war damals bester VW-Pilot. Und es gab den Deal zwischen VW und Audi, dass die besten drei VW-Piloten einen DTM-Test bei Audi kriegen. **Dazu ist es aber gar nicht gekommen, weil du schon bei BMW angedockt hattest?**
Genau. Ich hatte dort bereits dem Test-Angebot zugestimmt. **Wieso hast du trotz vieler Erfolge den Formelsport aufgegeben?**
Nach der Formel 3 gibt es, ehrlich gesagt, nur zwei Optionen: die GP2 und die Renault World Series. Dort war der nötige Finanzzeinsatz noch höher als in der Formel 3. Und diese Mittel waren einfach nicht vorhanden. Ich war damals Realist genug, um machbare Optionen anzuschauen. Dann habe ich die Chance gesehen, in die DTM reinzukommen, und mich deshalb dafür entschieden. **Welche Alternativen gab es?**
Zum damaligen Zeitpunkt keine. **Ist das Thema Formel 1 für dich mit knapp 25 abgehakt?**
Man soll ja niemals nie sagen. Aber ich halte das für total unrealistisch. Der Sprung in die Formel 1 ist heute schwieriger als früher. Dicke Geldbeutel sind da oft mehr wert als das Talent oder der Erfolg des einzelnen Rennfahrers. Ausserdem fühle ich mich total wohl in der DTM zusammen mit BMW. Und wenn der Erfolg stimmt, umso mehr.

In der DTM geht es für dich nächstes Jahr weiter. Auch weiter mit dem Team RMG?
Das ist eine Entscheidung von BMW, die ich nicht beeinflussen kann. Ich fühle mich wohl bei RMG, das weiss BMW. Und der Erfolg in diesem Jahr hat uns ja Recht gegeben. Von daher glaube ich nicht, dass es eine Änderung geben wird. **Was ausser DTM würdest du noch gerne fahren für BMW?**
Ich bin ganz happy. Dieses Jahr bin ich ja auch noch das 24-Stunden-Rennen Nürburgring gefahren und zwei, drei Vorbereitungsrennen dazu in

«Der Sprung in die Formel 1 ist heute schwieriger als früher.»

MARCO WITTMANN

der VLN. Das war ein gutes Programm. Ich hatte insgesamt rund 14, 15 Rennen in dieser Saison. Damit und mit den DTM-Testtagen war ich sehr zufrieden. Zehn DTM-Rennen allein sind relativ wenig. Es ist gut, wenn man da zusätzlich noch etwas aufstocken kann. **Bist du an der Entwicklung des neu angekündigten BMW M6 GT3, der 2016 kommt, beteiligt?**
Bis jetzt noch nicht. Das Auto ist ja noch nicht fahrbereit, sodass wir als Fahrer da noch nicht teilnehmen können an der Entwicklung. **Gibt es nach dem Titelgewinn von BMW eigentlich einen Bonus oder gar eine Gehaltserhöhung?**
Keine Ahnung! Da müsst ihr BMW fragen. **In diesem Jahr gab es gerade von Fahrerseite viel Kritik an der DTM. Zum Beispiel wegen der oft willkürlich erscheinenden Beurteilung und Bestrafung von Regelverstößen, des Reifenwechselverbots während Safety-Car-Phasen etc. Was sollte deiner Meinung nach für die Zukunft verbessert werden?**
Man sollte sich im Winter zusammensetzen und überlegen,

was man sinnvoll ändern kann. Man sollte jetzt nicht das Kind mit dem Bad ausschütten und alles ändern. Das ginge auch in die falsche Richtung. Konstantere Strafe, verbotener Reifenwechsel während Safety-Car-Phasen und auch das Boxenstopp-Fenster, das sind Punkte, über die man reden muss. Um sie zu verbessern und auch im Sinne der Zuschauer die beste Lösung zu finden.

Wie stark ist der Einfluss der neuen DTM-Fahrgewerkschaft gerade bei diesen Diskussionen?

Das muss man sehen. Ich glaube, dass es hilft, dass wir als Fahrer aus unserer Perspektive die Dinge schildern und Vorschläge bringen. Letzten Endes sitzen wir im Auto und können uns oft auch etwas besser vorstellen, was der Zuschauer sehen möchte, was das Racing besser macht.

Böse Frage an den überlegenen neuen Meister der DTM 2014: Bevorteilt das aktuelle Punktesystem bei nur zehn Saisonrennen zu sehr den Sieger? Der kriegt heute – in Anlehnung an die Formel 1 – sieben statt wie früher zwei Punkte mehr als der Zweitplatzierte eines Rennens.

Das glaube ich nicht. Dieses System sorgt für den Reiz, dass du auch mal was riskierst; wirklich bis ans Limit gehst, auf der Piste wie beim Boxenstopp, um den Sieg herauszufahren. Um so eben sieben Punkte mehr auf deinem Konto zu haben. Das alte System verleitete dazu, als Zweiter auf Ankommen, auf Punktesichern zu fahren.

Alessandro Zanardi, dein altes Vorbild, hast du bei eurem gemeinsamen Arbeitgeber BMW längst persönlich kennengelernt. Wie anders siehst du ihn heute?
Die Faszination hat sich noch verstärkt. Es ist diese Leidenschaft, die er ausstrahlt. Dieser Mensch sieht seine Behinderung gar nicht als Handicap. Der lebt einfach und hat Spass.

Noch eine private Frage: Wie teilt ihr in der Wohngemeinschaft mit deinem Bruder Nico die Haushaltspflichten auf?
(Lacht) Eigentlich ganz gut. Wenn ich nicht da bin, muss er es allein machen. Wenn ich zurück bin, dann versuche ich, das wieder auszugleichen. ♦



SCHAEFFLER



PRÄSENTIERT

DTM-COCKPIT LIVE



Von **Mike Rockenfeller**
Audi Sport Team Phoenix

H heute melde ich mich an dieser Stelle zum letzten Mal – zumindest für dieses Jahr. Denn am kommenden Sonntag fahren wir in Hockenheim unser letztes Saisonrennen in der DTM. Und dafür habe ich nur ein Ziel: gewinnen. Erst recht nachdem mir in Zandvoort der sichere Sieg und damit auch die Chance auf den Vize-Titel durch die Safety-Car-Regeln geraubt worden sind. Auch wenn mein Frust darüber inzwischen gut verdaut ist, ich bleibe dabei: Die in der DTM geltende Regel, dass beim Einsatz des Safety Cars kein Fahrer zum Reifenwechsel an die Boxen darf, muss weg. Denn sonst werden die Rennen für die Piloten, die wie ich in Zandvoort auf weichen Reifen gestartet sind, zur Lotterie. Ich hatte meine weichen Optionsreifen anfangs geschont,

hatte so die Führung übernehmen können und wurde zum Verlierer, als nach einem Unfall das Safety Car vors Feld kam, die Boxengasse geschlossen wurde und ich erst nach der Safety-Car-Phase zum Wechseln durfte.

Diese Regel werden die DTM-Verantwortlichen fürs nächste Jahr hoffentlich überdenken. Ebenso wünschenswert ist, dass die in dieser Saison oft uneinheitliche Beurteilung und Bestrafung von Regelverstößen der Fahrer durch eine gerechte, für alle klar durchschaubare Ordnung ersetzt wird. Das ist sehr wichtig! Der sportliche Wettbewerb stimmt ja in der DTM. Er ist härter denn je. Was ich dieses Jahr am eigenen Leib wohl mehr erfahren habe als manch anderer: Hier nur ein winziger Fahrfehler, da bloss ein minimaler Set-up- oder Strategieirrtum, schon reicht es nicht für Spitze und Siege. Weil es mit meiner Titelverteidigung und auch mit der Vize-Meisterschaft 2014 leider nicht geklappt hat, wollen mein Audi Sport Team Phoenix, unser Hauptwerbepartner Schaeffler und ich gerade beim Saisonfinale in Hockenheim unheimlich gerne beweisen, dass wir immer noch siegen können. Und für die Winterpause gilt: Egal in welcher Rennsportkategorie ich 2015 für meinen Arbeitgeber Audi fahren werde, ich werde mich wieder mit vollstem Einsatz darauf vorbereiten.



«Rocky» will Sieg im Finale



2008: Wittmann Europa-Vize der Formel BMW



2014: DTM-Titel auch im Mittelfeld gewonnen

SCHAEFFLER-NEWS

Schaeffler Pilot Armin Schwarz absolviert bis Ende Oktober in den USA die ersten Testläufe zur Baja 1000. Im November ist sie Saisonabschluss und auch Finalrunde der SCORE-Meisterschaften. Die Baja 1000 gilt als eines der längsten, anspruchsvollsten Auto- und Motorradrennen. Mit der Rallye Dakar genießt sie den Ruf «härtestes Offroad-Rennen der Welt».

VLN 8. Lauf

Fehlerfrei zum zweiten Sieg

Von MARTIN BERRANG und ARNO WESTER

Beim achten und vorletzten VLN-Rennen feierten Maro Engel und Christian Hohenadel nach fehlerfreier Vorstellung den zweiten Saisonsieg im Rowe-Mercedes SLS AMG GT3.

Im Qualifying waren mit Frank Stippler (Audi), Dominik Schwager (Ford) und Hohenadel gleich drei Fahrer unter der magischen Acht-Minuten-Schallmauer geblieben. Allen voran «Stippi», der im Phoenix-Audi R8 LMS ultra bei optimalen Witterungsbedingungen mit 7:57,474 Minuten (183,651 km/h) neuen Streckenrekord fuhr.

Aus nicht nachvollziehbaren Gründen verzichteten das Haribo Racing Team (Porsche) und Dörr Motorsport (McLaren) auf einen Start beim 250-Meilen-Rennen des AC Monheim. Das Porsche-Team beklagte richtigerweise eine defekte Zapfsäule in Box 28. Die VLN und der Veranstalter bauten dem Team und allen anderen Betroffenen eine durchaus akzeptable Brücke, die für das Haribo-Team aber offenbar nicht akzeptabel war. Bei Dörr war man der Meinung, die

Balance of Performance sei nicht gerecht. Zur Erinnerung: Nach der Rekordzeit von Kevin Estre (Dörr McLaren) im Qualifying zum 24h-Rennen wurden bei der Box Veränderungen vorgenommen. Der Air-Restriktor wurde zum Einen auf 34 mm verkleinert. Dafür das Gewicht um 10 kg auf 1290 statt 1300 kg gesenkt. Die Konkurrenz meint: «Völlig okay!».

Stippler legte von der Pole aus einen fulminanten Start hin, den die Rennleitung untersuchte. Der Phoenix-Pilot war der Meinung, das Führungsfahrzeug sei sehr langsam fahrend in die Boxengasse abgebogen. Weil Stippler keinen Startunfall provozieren wollte und die Flagge am Führungsfahrzeug eingezogen war, gab er Gas. Nur wenige Meter weiter traf ihn Engel am Heck des R8. Drei Runden später warf ihn und Partner Marc Basseng ein Reifenschaden sowie eine Stop-and-go-Strafe wegen Frühstarts aus den Top 50.

Gute «Panzer»-Premiere

Zuvor war das 191 teilnehmerstarke Feld durch einen Unfall dezimiert worden, an dem Wolf HENZLER, Patrick HUISMAN (beide Porsche), Andy MEYRICK (Bentley) sowie ein Nissan-Fah-

rer beteiligt waren. Einzig der Continental GT3 der Bentley-Boys, zu denen noch Steven Kane und Guy Smith gehörten, setzte nach Reparaturpause das als Test deklarierte Rennen fort. Das britische Werksteam M-Sport stellte die Leistungsfähigkeit des «Panzers» bei seiner Nordschleifen-Premiere mit einer beachtlichen Zeit von 8:08,126 Minuten unter Beweis.

Genau vor 30 Jahren feierte Marco Werner als 18-Jähriger sein VLN-Debüt mit einem Klassensieg in einem VW Polo, schaffte danach aber nie den Sprung auf das Gesamtpodest – auch weil er «nur» Gruppe-N-Autos fuhr. Während der dreimalige Le-Mans-Sieger seit Gründung der Audi Race Experience mit Amateuren auf der Nordschleife chancenlos ist, hatte er diesmal in Christopher Haase und Markus Winkelhock zwei starke Partner. Prompt gelang Werner mit Gesamttrang 2 der ersehnte Podestplatz.

Die VLN 2014 ist praktisch entschieden, denn Rolf DERSCHIED und Michael FLEHMER gelang im BMW 325i bereits der siebte Klassensieg. Damit können sie im Finallauf am 25. Oktober nicht mehr von der Spitze verdrängt werden. ♦



Zweiter Saisonsieg: Engel/Hohenadel im Mercedes SLS AMG GT3

VLN/Resultate

ROWE DMV 250-Meilen-R./D (24,369 km); 11. Oktober 2014, 9. Lauf VLN-Meisterschaft; 27 Rdn. (= 657,963 km); 191 Teams gestartet, 133 gewertet; Wetter/Strecke: sonnig/trocken
1. Hohenadel/Engel (Mercedes-Benz SLS AMG GT3) in 4:03:49,793 h (= 161,834 km/h);
2. Werner/Haase/Winkelhock (Audi R8 LMS) +50,317 sec; 3. Basseng/Stippler (Audi R8 LMS ultra) +3:52,920 min; 4. D. Busch/M. Busch (Audi R8 LMS ultra) +5:16,267 min; 5. Weiss/Kainz/Jacobs/Krumbach (Porsche 911 GT3 RSR) +5:44,022 min; 6. Leonard/Wilson (Aston Martin Vantage GT3) +6:05,124; 7. Aust/Laser/Oeverhaus (BMW Z4 GT3) +6:05,553; 8. Kohler/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup) +1 Rd.; 9. Osieka/Jans (Porsche 911 GT3 Cup) +1 Rd.; 10. Hennerici/Palmtala/Trebing (Porsche 911 GT3 Cup) +1 Rd.
Klassensieger CUP1: Schrick/Luostarinen (Opel Astra OPC); **CUP2:** Hennerici/Palmtala/Trebing (Porsche 911 GT3 Cup); **CUP3:** T. Gronbeck/D. Gronbeck (Renault Clio Cup); **CUP4:** N. Moore/S. Moore (Toyota GT86); **CUP5:** Schrey/Akata (BMW M235i); **H1:** (-); **H2:** Beckmann/Hass/Strycek (Opel Manta); **H3:** (-); **H4:** Scheufen/Rehkopf (Porsche 996 RSR); **SP10:** Bermes/Weber/Still (Aston Martin Vantage V8); **SP2:** (-); **SP2T:** Fürsch/Bretschneider (MINI Coupe); **SP3:** Lommel (Renault Clio RS3 CUP); **SP3T:** Krognos/Niederberger/Wieninger (Audi TT RS2); **SP4:** (-); **SP4T:** (-); **SP5:** (-); **SP6:** Christodoulou/Patzelt (Porsche 991); **SP7:** Osieka/Jans (Porsche 911 GT3 Cup); **SP8:** Kleen/Völker/Tresson (Lexus IS-F); **SP8T:** Krohn/Cerruti/Edwards (BMW M235i); **SP9:** Hohenadel/Engel (Mercedes SLS AMG GT3); **SP AT:** (-); **SP Pro:** Weiss/Kainz/Jacobs/Krumbach (Porsche 911 GT3 RSR); **SP X:** Kohler/Menzel (Porsche 911 GT3 Cup); **V2:** R. Thomas/Schmitz/K. Thomas (BMW 318is); **V3:** Ju. Nett/Jo. Nett (Peugeot 306); **V4:** Derscheid/Flehmer (BMW 325i); **V5:** Herwerth/Gusenbauer (BMW 330i); **V6:** Gerwin/Metzger (Porsche Carrera); **VD3T:** (-); **VT2:** Paatz/Kocsis/Kluge (VW Scirocco GT-RS); **VT3:** Leyherr/Ulvedal (Audi TT RS).
Schnellste Runde: Werner/Haase/Winkelhock in 8:07,662 min (=179,815 km/h)
Stand nach 8 von 9 Rennen: 1. Derscheid/Flehmer 74,86; 3. Luostarinen 71,30; 4. Partl/Weidinger 68,58; 6. Botor/Tiger 67,22; 8. «Gerwin» 54,80; 9. Schrick 64,30.
Nächstes Rennen: 25. Oktober, 39. DMV Münsterlandpokal
 Internet: www.vln.de



Neuer Streckenrekord: Stippler



Beachtliche Premiere des «Panzers»: Der GT3 der Bentley-Boys

ANZEIGE

AMG Driving Academy.

Schreiben Sie Ihre eigene Peak Performance Story im SLS AMG GT3.
 Informieren Sie sich jetzt: www.mercedes-amg.com/driving-academy



Mercedes-Benz

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland

Rallye-WM

Neues beim Final?

Von REINER KUHN

Beim Saisonfinale in Wales könnte erstmals ein neues Format zur Anwendung kommen, durch das sich der WM-Promoter und die Hersteller in Zukunft mehr Spannung versprechen.

Gibt die FIA ihren Segen, dann erwartet die Rallye Grossbritannien (13.–16.11.) eine echte Premiere. In Wales könnte zum ersten Mal jenes neue Format zur Anwendung kommen, mit dem künftig mehr Spannung in der WM erzeugt werden soll.

Dabei geht es darum, eine Sekunde auf eine Zehntel zu reduzieren, sprich: Alle gefahrenen Zeiten werden durch zehn dividiert, was die Abstände entsprechend verkleinert. Allerdings sollen den Gesamtsieg nur die ersten vier Fahrer unter sich ausmachen können. Doch alleine durch die Aussicht auf mehrere Sieganwärter versprechen sich die Verantwortlichen mehr Spannung auf der live im Fernsehen übertragenen finalen Power-Stage.

Ein Test unter realen Bedingungen beim Saisonfinale bietet sich an. So zumindest sehen es die Befürworter der tiefgreifenden Formatänderung. Aller-



Kommt das quer? Ogier & Co. erwarten ein neues Format

dings muss die FIA über den Vorschlag beraten und ihren Segen erteilen. «Zusammen mit den Herstellern haben wir dieses neue Finalszenario entwickelt und sind davon überzeugt, dass die Rallye-WM dadurch noch attraktiver und spannender wird», sagt Oliver Ciesla, Geschäftsführer der WRC Promoter GmbH. «Jetzt gilt es, den Weltverband, die Veranstalter und auch Fans davon zu überzeugen. Deshalb werden wir kommende Woche mit der FIA-Rallye-Kommission sprechen und hoffen, dass man diesem Probelauf zustimmt. Jeder

könnte sehen, ob das neue Szenario so funktioniert oder man noch an den Stellschrauben drehen muss.»

Zudem werden in den verschiedenen Kommissionen weitere Änderungen debattiert. Die Servicemöglichkeiten könnten weiter reduziert werden, oder am Sonntag könnte es generell nur noch eine Prüfung geben, die zweimal gefahren wird und als Abschluss die «Power-Stage» bildet. Andere Ideen sehen vor, dass es künftig zusätzliche WM-Punkte schon nach der ersten und zweiten Tagesetappe gibt. ♦

Hyundai

Der Neue fährt erst im falschen Kleid

Doppelbelastung bei Hyundai. Zum einen gilt es den aktuellen i20 WRC zum Saisonstart 2015 weiterzuentwickeln. Zum anderen und noch wichtiger: Ab Frühjahr will man dessen Nachfolger ins Rennen schicken. Die Vorbereitungen zum Modellwechsel laufen auf Hochtouren.

Nun testete Bryan Bouffier einen ersten Prototyp der neuesten i20-Generation, die auf dem Automobilsalon in Paris vorgestellt wurde. Weil der deutlich sportlichere Dreitürer aber erst in Genf präsentiert wird, musste das Hyundai-Team auf den neuen Fünftürer zurückgreifen. «Wir haben schon seit einiger Zeit an der Entwicklung unseres zukünftigen World Rally Cars gearbeitet. Die Daten und Erfah-

rung, die wir während dieser Saison gesammelt haben, sind in die Entwicklung des neuen Autos eingeflossen», erklärte Teamchef Michel Nandan. «Das neue Auto unterscheidet sich komplett zum gegenwärtigen Modell. Die Plattform ist verschieden, das Auto ist länger, tiefer und breiter und mit einem neuen Motor, neuem Getriebe und anderen Komponenten ausgerüstet.»

Wann das neue World Rally Car erstmals in der WM startet, ist noch offen. «Wir werden es erst dann einsetzen, wenn wir absolut sicher sind, dass das neue Auto auch den derzeitigen Hyundai i20 WRC wirklich ganz ersetzen kann. Wir sind nicht in Eile», meinte Nandan abschliessend. ♦ RK



Erster Ausflug: Bouffier im Prototyp-Hyundai für die WM 2015

Rallycross-WM Istanbul

Bakkerud-Sieg – VW vor Titelgewinn

Der Norweger Andreas Bakkerud gewann in der Türkei seinen zweiten WM-Lauf. Weltmeister Petter Solberg machte beim Finalstart das Auto schlapp.

Von den zwölf Läufen der ersten Rallycross-WM werden drei ausserhalb Europas gefahren.

Nach dem Nordamerika-Rennen in Kanada war man am Wochenende erstmals in Asien. Mit Istanbul allerdings erst einmal nicht weiter als in der Türkei. Da sich die politische Lage dort in den letzten Wochen zugespitzt hatte, wurde das ohnehin kleine SuperCar-Starterfeld weiter dezimiert, als die beiden

Amerikaner Ken Block und Tanner Foust kurzfristig absagten. Mit «Wegen persönlicher Gründe nicht dazu in der Lage» begründeten sie ihre Abwesenheit. Es klang wie abgesprochen. Tatsächlich dürften Sicherheitsbedenken ihrer Regierung den Ausschlag für das Abwinken der zwei US-Superstars

gegeben haben. Somit waren auf der ehemaligen FI-Strecke gerade einmal 18 WM-Teilnehmer am Start.

Nachdem Petter Solberg bereits in Italien den Sack zuge schnürt hatte, wollte er auch ohne Titelstress «die Sau raus lassen». Allerdings machten ihm anhaltende Probleme mit seinem fast 600 PS starken Citroën DS3 einen Strich durch die Rechnung. Von den vier Vorläufen gewann der Schwede Timmy Hansen gleich drei. Nur im ersten hatte er dem Finnen Toomas Heikkinen und seinem Landsmann Richard Göransson den Vortritt lassen müssen.

Mit nur 18 Startern war es nicht schwer, sich für die zwei Halbfinale mit je sechs Teilnehmern zu qualifizieren. Trotz toller Zeiten gelang dies dem ehemaligen WRC-Ass Per-Gunnar Andersson nicht. Der für das Team von Mattias Ekström antretende Schwede wurde von einem Motorschaden im Audi A1 eingebremst. Durch den verpasste «P-G» den ersten Vorlauf,

wodurch ihm wichtige Punkte durch die Lappen gingen.

Das erste Semifinale wurde zur Beute von Hansen. Solberg landete hinter Bakkerud auf Platz 3. Wobei er sich so gerade noch gegen dessen Teamkollegen Reinis Nitišs durchsetzte, um den Einzug ins Finale zu schaffen.

Beim Start zum Endlauf blieb Weltmeister Solberg stehen, sein DS3 quittierte den Dienst. Hansen übernahm die Führung, wurde aber von Bakkerud gehetzt und bald darauf auch überholt. Während Ford-Fahrer Bakkerud seinem zweiten Saisonsieg entgegengleite, fuhr Peugeot-Pilot Hansen ein taktisch kluges Rennen. Nach sechs Runden wurde er vor den beiden VW-Repräsentanten Heikkinen und Marklund als Zweiter abgeflaggt.

Damit führt Volkswagen-Marklund jetzt die Teamwertung an und kann im November beim Saisonfinale in Argentinien den Markentitel für das deutsche Werk holen. ♦ EL



Vom Jäger zum Gejagten: Bakkerud mit Hansen im Windschatten, Solberg hatte das Nachsehen

NACHRICHTEN Petter Solberg mit Gastauftritt im WRC

International Die belgische Rallye Condroz (1./2.11.) ist um eine Attraktion reicher. Nachdem bereits Werkspilot Kris Meeke (Citroën DS3 R5) antritt, konnten die Veranstalter auch Rallycross-Weltmeister Petter Solberg zu einem Kurzzeit-Comeback im Rallyesport überreden. Der Norweger tritt im Citroën C4 WRC mit seinem langjährigen Beifahrer Phil Mills an.

Lefebvre schon auf Probefahrt für 2015

Junior-WM Kaum hat Stéphane Lefebvre den Junior-WM-Titel in der Tasche, plant der von Rekordweltmeister Sébastien Loeb protegierte Franzose den Aufstieg vom DS3 R3 in den DS3 R5. Schon beim kommenden WM-Lauf in Spanien und beim Saisonfinale in Wales wird der 22-Jährige in jenem Turbo-Allradler antreten, mit dem er 2015 um den WRC2-Titel kämpfen will.

Ein Schaulaufen der Rallytalente

ADAC Opel Junior Cup Die 3-Städte-Rallye wird zum Schaulaufen der Rallyetalente der ADAC Opel Rallye Cups. Gesucht wird derjenige Fahrer, der ins Opel-Werksteam aufsteigt. Um den begehrten Platz kämpfen der Däne Jacob Madsen, Emil Bergkvist aus Schweden und die deutschen Toptalente Julius Tannert, Patrick Pusch und Dominik Dinkel. Der Gewinner der Sichtung wird 2015 neben Marijan Griebel (Rallye-EM) und Fabian Kreim (gemischtes Programm) als dritter Förderpilot in der DRM ins Lenkrad eines Adam R2 greifen.

Eklunds Rückkehr zu alten Erfolgen

Historisch Neue Konkurrenz bei der traditionsreichen Rallye Köln-Ahrweiler (RKA/7.-9. Oktober): Per Eklund greift im 300 PS starken Saab 99 Turbo an. Für den Schweden ist es eine Rückkehr zu alten Erfolgen: Im Jahr 1983 feierte der heute 68-Jährige an gleicher Stelle im Toyota Celica einen Gesamtsieg. Neu bei der RKA: Erstmals dürfen ausgewählte Prüfungen schon vorab besichtigt werden. Das offizielle Abfahren der früher als «geheime Strecken» titulierten Abschnitte gibt es seit Jahren nicht mehr. ♦ RK

DRM/Masters Lausitz

Im Urlaub Champion

Von MICHAEL HEIMRICH

Ruben Zeltner ist neuer deutscher Rallye-Meister. Beim Schotterlauf in der Lausitz trat er zwar nicht an, aber sein einzig verbliebene Titelkonkurrent Hermann Gassner jr. nicht, die vorzeitige Entscheidung weiter zu verhindern.

Für Hermann Gassner jr. ging es bei der Lausitz-Rallye um alles oder nichts. Nur wenn er volle Punkte holte, konnte er die vorzeitige Titelentscheidung zu Gunsten von Ruben Zeltner verhindern. Der Porsche-Pilot sparte sich den Weg nach Ostachsen und urlaubte stattdessen mit der Familie auf Mallorca. Von dort aus konnte er mitverfolgen, wie Gassner jr. lange Zeit die Rallye offen hielt.

Erster Porsche-Titel seit 1977

Doch auf WP7, die als Power-Stage mit Zusatzzählern gewertet wurde, fehlten ihm 3,1 Sekunden zur Bestzeit und die drei Extrapunkte, die der Mitsubishi-Pilot dringend benötigte. Zeltner konnte auf den ersten Porsche-Titel seit 1977 in der Deutschen Rallye Meisterschaft anstossen. «Jetzt kann ich die 3-Städte-Rallye ganz entspannt angehen. Denn es ist für mich Ehrensache, dass ich beim Fina-

le dabei bin», sagte Zeltner. Gassner jr. zeigte sich als fairer Verlierer: «Glückwunsch an Ruben. Wir haben versucht, es noch bis zum Finale spannend zu halten. Aber letztlich haben uns dazu die zwei Pünktchen in der Power-Stage gefehlt.»

Gassner jr. landete in der Gesamtwertung der Lausitz-Rallye auf dem zweiten Rang. Sieger Anders Gröndal (Subaru) hatte sich bereits am Freitagabend einen grossen Vorsprung erarbeiten können, während die hinter ihm gestarteten Piloten über Sichtprobleme durch aufgewirbelten Staub klagten. Wegen Sicherheitsbedenken wurden drei Prüfungen abgesagt.

Auch wenn sich Zeltner bereits den DRM-Titel sichern konnte, andernorts ist das Rennen noch offen: Im ADAC Rallye Masters liegt Hermann Gassner senior vorn, obwohl dieser sich in der Lausitz Peter Corazza beugen musste. ♦



Einsatz unbelohnt: Gassner jr.



Im Urlaub statt im Porsche-Cockpit: Neuer Meister Zeltner

RALLYE MASTERS/Deutsche Rallye-Meisterschaft/Resultate

Rallye Lausitz, Boxberg (D): 13. von 14 Läufen; 405,3 Gesamtkilometer mit 10 WP über 146,0 km, 82 Teams am Start, 55 gewertet. Wetter/Piste: sonnig/gemischt

1. Gröndal/Eilertsen (N/Subaru Impreza) in 1:13:36,2 h; 2. Gassner jr./Mayrhofer (Mitsubishi Evo 10 R4) +1:13,6 min; 3. Svillis/Pukis (LV/ Mitsubishi Evo) +1:33,7; 4. Kiviniemi/Kangas (FIN/Mitsubishi Evo) +2:28,5; 5. Vierimaa/Rajasalo (FIN/Mitsubishi Evo) +3:38,2; 6. Corazza/Gerlich (D/Mitsubishi Evo) +4:08,7; 7. Gassner/Thannhäuser (D/Mitsubishi Evo) +4:42,8; 8. Ramonat/Möhrpahl (D/Mitsubishi Evo) +5:39,2; 9. Brezik/Omelka (CZ/Mitsubishi Evo) +5:57,3; 10. Tosovsky/Gross (CZ/Skoda Fabia S2000) +5:57,6.

Leader: Gröndal (WP 1-Ziel).

WP-Bestzeiten: Gröndal 5; Kiviniemi 2; Svillis 1.

Divisionssieger: Div. 1: Gassner jr./Mayrhofer (Mitsubishi Evo 10 R4); Div. 2: Gröndal/Eilertsen (N/Subaru Impreza); Div. 3: Slob/Slob (NL/ BMW 325i E30); Div. 4: Ciutele/Dainys (LT/Lada 2105 VFTS); Div. 5: Muschiol/Munkwitz (D/Renault Clio Ragnotti); Div. 6: Dannausche/Phielier (D/Mitsubishi Colt).

DRM-Stand nach 13 von 14 Läufen: 1. Zeltner 194 Punkte; 2. Gassner jr. 165; 3. Gassner 147; 4. Corazza 127; 5. Griebel 55; 6. Stölzel 52; 7. Riebesahm 51; 8. Wallenwein 46.

Nächster Lauf: 3-Städte-Rallye, 24./25. Oktober 2014

Internet: www.adac-motorsport.de/rallye

Rallylegend

Mehr Fans sahen gleiche Sieger



Wie bei der WM: Alén gibt dem Lancia Rally 037 die Sporen



Gegen sie war kein Kraut gewachsen: Auriol im Citroën Xsara WRC

Wie im Vorjahr gaben Markku Alén und Didier Auriol das Tempo bei der Rallylegend vor. Armin Schwarz kam bei seiner Premiere in San Marino auf den zweiten WRC-Rang.

Kaum zu glauben, aber die Faszination Rallylegend in und um San Marino nimmt immer grössere Ausmass an. Vor allem die Kategorie der World Rally Cars wuchs zur Freude der Fans deutlich an. Doch trotz der zunehmenden Konkurrenz war es erneut Auriol im Citroën Xsara WRC, gegen den kein Kraut gewachsen war. Mit deutlichem Vorsprung verwies er den deutschen Markenkollegen Schwarz auf den zweiten Rang. Der Franke war zum ersten Mal nach San Marino gekommen und nutzte die Gelegenheit, um mit seinem amerikanischen Baja-Beifahrer Bryan Little den Aufschrieb zu verbessern. «Für mich war es

der erste WRC-Start seit 2005», sagte Schwarz, der seinem Co ein dickes Lob aussprach. «Er hat einen super Job gemacht.»

In der Histo-Wertung peitschte Alén seinen Lancia Rally 037 durch San Marino, als ginge es nochmals um die WM. Der Finne verwies erneut Enrico Brazzoli in einem weiteren 037 auf den zweiten Rang. Mit Lokalmatador Giuliano Calzolari (Ford Escort BDA) als Drittem war das Vorjahrespodium perfekt.

Pech hatte Juha Kankkunen, der im Lancia Delta die «Legend Myth»-Wertung klar dominierte, aber nach einem Servoschaden vorzeitig aufgeben musste. Auch sein Landsmann Jari-Matti Latvala hatte zunächst wenig Glück. Am Freitagabend blieb der Volkswagen-Pilot wegen eines Getriebeschadens seines Polo R WRC liegen, konnte jedoch anschliessend den Fans die erhoffte Show bieten. ♦ MH

Schnell sein zahlt sich aus!

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



60 Euro
bis zum 10.10.2014



40 Euro
bis zum 17.10.2014



30 Euro
ab dem 18.10.2014

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

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

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

Ich bin der neue Leser von MOTORSPORT aktuell:

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname (des neuen Lesers) _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____ PLZ _____ Wohnort _____

Telefon, E-Mail _____

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

Ich bezahle bequem per Bankeinzug:

IBAN _____

Geldinstitut _____ Ich bezahle per Rechnung.

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

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

Datum _____ Unterschrift für Ihren Auftrag _____

Ich habe den neuen Leser von MOTORSPORT aktuell geworben:

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

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname (des Werbers) _____ Geburtsdatum _____ 19 _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Wohnort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Eingangsvermerk: (wird vom Leserservice ausgefüllt)

Bei Bestellung bis zum 10.10.2014: 60 Euro Bargeldprämie Best.-Nr. 1220005

Bei Bestellung bis zum 17.10.2014: 40 Euro Bargeldprämie Best.-Nr. 1220006

Bei Bestellung ab dem 18.10.2014: 30 Euro Bargeldprämie Best.-Nr. 1220007

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

Das Angebot gilt nur in Deutschland.

MotoGP

Dieser Vize hat es in sich

Von IMRE PAULOVITS

Wenn der Weltmeister der MotoGP auch feststeht, ist es doch fast so, als würde die WM gerade erst richtig losgehen. Denn um den zweiten WM-Rang streiten sich gleich drei Giganten.

Wenn der WM-Titel in der Königsklasse vergeben ist, kräht in der Regel kein Hahn mehr danach, was sich in der weiteren GP-Saison noch abspielt. Doch in diesem Jahr ist es anders, und auch daher könnte die Saison 2014 als eine ganz besondere in die Geschichte des Motorradsports eingehen.

Valentino Rossi und Dani Pedrosa sind drei Rennen vor Schluss punktgleich, und Jorge Lorenzo lauert ganze drei Punkte dahinter. Márquez, Pedrosa, Rossi und Lorenzo werden nicht umsonst die «Ausserirdischen Vier» genannt. Jeder von ihnen ist mehrfacher Weltmeister und jeder von ihnen hat einen Siegeswillen, der sie erst zu den aussergewöhnlichen Persönlichkeiten macht, die die Fans in ihren Bann ziehen. Dass Marc Márquez die drei anderen in der ersten Saisonhälfte zu Statisten degradiert hat, hat sie umso mehr bis zu den Haarspitzen dazu motiviert, zu beweisen, dass sie gleich hinter dem Weltmeister anzusiedeln sind.

Wichtig für die Werke

Der Fahrer-WM-Titel ist natürlich der wichtigste, doch auch die Hersteller- und die Teamtitel sind für die Werke wichtig. Sie sind ein Gradmesser ih-



Wird einer der Yamaha-Stars (hier Rossi vor Lorenzo) den zweiten WM-Rang holen oder Pedrosa?

rer Stärke, und auch wenn diese Titel nie direkt ausgeschlachtet werden, machen sich die Kräfteverhältnisse auf den WM-Pisten auf Märkten mit hoher Motorsport-Affinität in Verkaufs-Prozenten bemerkbar. Hatte Yamaha zu Saisonbeginn durch die neue Generation der Bridgestone-Einheitsreifen einen klaren Nachteil wegzustecken, hat sich in den letzten Rennen gezeigt, dass sie zu Honda aufgeschlossen haben, und vor allem Jorge Lorenzo, dessen Fahrstil von den Reifenproblem besonders beeinträchtigt wurde, ist nun wieder zu der Form aufgelaufen, mit der er im letzten Jahr

seine beeindruckende Aufholjagd zum Saisonende durchgezogen hat.

Wer hat die besten Karten?

Auch physisch macht der Mallorquiner einen sehr starken Eindruck und betont, gar fitter als letztes Jahr zu sein. Nach dem Durchhänger zu Saisonbeginn ist er umso mehr motiviert und sagt schon seit Misano ständig, dass er alles daran setzt, noch auf WM-Rang 2 vorzustoßen. Seither war er auch nie schlechter als Zweiter, zuletzt mit zwei Siegen in Folge. Zieht man Parallelen mit dem Vorjahr, hätte der Weltmeister von 2010 und 2012 die

besten Chancen, wieder Vizeweltmeister zu werden.

Doch die Reifen könnten wieder entscheidend sein. Auf Phillip Island weniger, dort hatte Lorenzo beim Test im Frühjahr keine Probleme mit der hitzebeständigen Konstruktion, doch in Sepang fand er nie eine Lösung, und auch Valencia ist eine offene Frage.

Valentino Rossi betont ebenfalls, wie wichtig ihm der zweite WM-Rang ist, und Abstimmungsprobleme haben den Multiweltmeister stets weniger gebremst. Und wenn Pedrosa einmal in Fahrt kommt, ist er schwer zu stoppen. Für Top-Spannung ist gesorgt. ♦

Motorrad-WM

FIM hat nun CEO

Der Spanier Ignacio Verne-da wurde zum FIM Chief Executive Officer ernannt. Der Weltverband will dadurch mehr Einfluss gewinnen.

Seit der Venezolaner Vito Ippolito Präsident der FIM ist, war er stets bemüht, Transparenz in den in seinen Strukturen und Abläufen gegenüber der modernen Industrie in die Jahre gekommenen Weltverband zu bringen und ihn so umzugestalten, dass er nicht nur der Gegenwart, sondern auch der Zukunft gewachsen ist.

Zu den Reformen gehörten Umstrukturierungen in den Sparten und Überarbeitung der Arbeitsmethoden. Dabei hat der Spanier Ignacio Verne-da eine grosse Rolle gespielt. Im



Ignacio Verne-da: CEO der FIM

Übergangs-Vorstand hat er die Sport-Kommissionen sowie die internationalen medizinischen und technischen Kommissionen überwacht.

Mit seiner Ernennung zum CEO durch den FIM-Vorstand gewinnt er an Macht und Entscheidungsbefugnis, was wiederum den Verband stärken könnte. Die Frage bleibt, ob durch seine Ernennung nicht noch mehr spanische Interessen Oberhand im Motorradsport gewinnen. ♦ IP

Superbike-WM

Mehr Mitsprache für Batta?

Von JOHANNES ORASCHE

Alstare-Boss Francis Batta möchte mehr Einfluss bei Bimota und arbeitet hinter den Kulissen an einem neuen Anlauf mit der Edelmarke aus Italien.

Der belgische Team-Patron von Alstare will spätestens bis Ende November die Zukunftspläne seines Alstare-Teams bekanntgeben. Es sieht danach aus, dass er gemeinsam mit Bimota 2015 einen weiteren Anlauf machen will. Doch diesmal mit anderen

Vorzeichen: Batta liebäugelt künftig mit einer Rolle in der Geschäftsführung bei Bimota und damit mit mehr Mitspracherechten. Die Idee soll bereits besprochen worden sein.

Grosse Erfahrung

Fakt ist: Der Belgier könnte damit endlich auch seine ganze Rennmanagement-Erfahrung in das Projekt einbringen, Einfluss auf die Produktion in der Fabrik in Rimini ausüben und bei Problemen auch rascher eingreifen. «Das Projekt mit Bimota interessiert uns weiterhin», heisst

es bei Alstare. «Es würde sich lohnen, weiterzumachen. Bis Ende November sollten wir Klarheit haben.» Bei Bimota war bislang aber zu hören, die Eigentümer Andrea Chiancinnesi und Daniele Longoni hätten noch kein grünes Licht für Batts Eintritt in die Geschäftsführung gegeben.

Bei der BSB in Assen trat im Bimota-Junior-Team - Teamboss ist dort Sohn Benjamin Batta - neben Christoph Pons-son Chris Iddon an. Iddon holte prompt die Pole Position und belegte im ersten Lauf P5. ♦



Alstare-Chef Francis Batta (r.) mit Max Biaggi und MSA-Autor

Völlig aus dem Häuschen: Das Honda-Werksteam feiert ihren alten und neuen Weltmeister. Die vollendete Titelverteidigung von Marc Márquez auf der Honda-Heimstrecke in Motegi entlud die Emotionen und machte das Rennen am motorsportorientiertesten Punkt Japans zur Mega-Party



Grand Prix von Japan - MotoGP

Die Mission ist erfüllt

Von IMRE PAULOVITS

Marc Márquez hat es geschafft. Auf der Heimstrecke von Honda sicherte er sich vorzeitig seinen zweiten MotoGP-WM-Titel und sorgte für eine überschäumende Party.

Ein roter Samurai mit Hirschgeweih-Helm kam aus rotem Rauch hervor und erhob sein Schwert, um es dem frischgekrönten Weltmeister Marc Márquez zu überreichen. Dieser zog die Katana aus ihrer kunstvoll geschnitzten Scheide, durchtrennte damit ein Seil, und ein weißer Gasballon mit einer roten Nummer 1 darauf erhob sich in den Himmel. Dann gab Márquez dem Samurai sein Schwert zurück und dieser verschwand wieder hinter dem Rauch. Dafür tobten nun um so mehr rote Flaggen mit der Startnummer 93 auf den Tribünen.

Honda hatte dieses Spektakel perfekt inszeniert, doch um es auch in die Tat umsetzen, muss-

te erst ihr Superstar seine Mission erfüllen. Niemand hätte noch vor zwei GP nur ansatzweise daran gedacht, dass dies schiefgehen könnte, doch die zwei Stürze in zwei aufeinander folgenden Rennen hatten doch die Nerven blankgelegt. Der schon für übermenschlich betrachtete Marc Márquez zeigte, dass er doch fehlbar ist.

Druck vor der Entscheidung

«Sicher stehe ich unter Druck, ich kann es weder leugnen noch verbergen», hatte er noch am Freitag gesagt. «Vielleicht sah es in dieser Saison lange Zeit zu leicht aus, aber ich habe immer gesagt, dass Valentino, Jorge und Dani unglaublich gut sind. Sie zu besiegen ist wirklich nicht einfach und sie werden auch hier alles tun, um mich vom Titel abzuhalten. Sie fahren ständig auf das Podium, ich muss es auch tun und vor Dani und Valentino ins Ziel kommen, wenn ich den Titel bereits hier sichern will.»

Dass die Yamaha gerade auf der Honda-Heimstrecke richtig

gut sein würde, war zu erwarten, doch dass Honda plötzlich mit dem Einlenkverhalten hadert (s. Seite 32) war nicht absehbar, und als Márquez sich gleich im ersten Training niedergelegt hat, war die Anspannung beim mächtigsten Werksteam des Fahrerlagers bis über die Boxenwände hinaus zu spüren.

Márquez versuchte es mit seiner üblichen

«Ja, ich habe in Motegi unter Druck gestanden.»

MARC MÁRQUEZ



Frohnatur zu überspielen, doch so ganz wollte es ihm nicht gelingen. «Es ist die Honda-Heimstrecke und ich weiss, wie viel ihnen daran liegt, dass ich hier den Titel hole. Dafür kom-

men die obersten Honda-Bosse am Sonntag extra hierher. Aber ich versuche es einfach als ganz normales Rennwochenende zu sehen und mich auch ganz normal zu konzentrieren», übte er sich in Selbstberuhigung. «Ich muss es einfach als ganz normales Rennen sehen, dann habe ich die besten Chancen.

Hier spüre ich natürlich zusätzlichen Druck, aber ich komme aus Spanien und der Druck der Fans bei den Heimrennen ist noch viel grösser.»

Lage spitzt sich zu

Als Márquez dann im Qualifying nur Vierter war, geschlagen von seinem Teamkollegen Dani Pedrosa, von Valentino Rossi und vom entfesselten Andrea Dovizioso, der die Ducati auf die Pole-Position stellte, schien das Honda-Fest schon ruiniert. Márquez gab sich trotzdem gelassen. «Wir haben uns bei der Abstimmung weiter in die richtige Richtung vorarbeiten können. Ich habe die gleiche Rennpace wie Dani, Valentino und

Jorge. Ich hatte einfach keine gute Runde im Qualifying, aber viel wichtiger ist morgen das Rennen.» Und dann fügte er noch an: «Wir sollten aber auch Dovi nicht ausser Acht lassen, der ist auch auf Rennreifen unheimlich schnell.» Der Honda-Japaner neben ihm zuckte zusammen.

Widerstand gebrochen

Für den Sonntag dürften die Honda-Oberen alle Wettergötter beschwört und alle meteorologischen Stationen unter Beobachtung gestellt haben, denn Taifuns tobten um die japanischen Inseln herum und es sah so aus, als würden diese gerade am Renntag in Motegi eintreffen. Zu zeitnah war noch das Desaster von Aragón, als sich beide Honda-Werkspiloten auf Slicks im Regen eliminiert hatten. Doch Márquez wirkte auch hier deutlich entspannter. «Ich habe in Aragón einen Fehler gemacht. Aber jetzt habe ich genau die nötige Erfahrung bei einem Flag-to-Flag-Rennen bei einsetzendem Regen gemacht,





Auftritt zur erfolgreichen Titelverteidigung: Der noch angeschlagene Márquez besiegt Rossi in Qatar



Erster Patzer: Sturz in Misano



Márquez gewann fast alle Duelle, wie gegen Lorenzo in Mugello



Ende der erfolgreichen Titelverteidigung: Wieder ein Duell gegen Rossi, und wieder durchgesetzt

ich sollte nun auch dafür gewappnet sein.»

Der Regen blieb aus, am Sonntag waren es schliesslich nur die beiden Yamaha-Werkspiloten Valentino Rossi und Jorge Lorenzo, die Marc Márquez das Leben schwer machten. Genau gesagt nur Valentino Rossi, denn wenn Jorge Lorenzo an der Spitze auch auf und davon stürmte, seinen Sieg konnte die Titelverteidigung von Marc Márquez nicht mehr stoppen. Der WM-Leader musste aber vor Valentino Rossi ins Ziel kommen, um in Motegi den Sack zumachen zu können.

Als Márquez sein Vorbild dann eingeholt hatte und sich über den neunfachen Weltmeister hermachte, hielt Kämpfer Rossi zwar gegen, doch der Kampf dauerte nur etwas mehr als eine Runde, dann hatte sich Márquez abgesetzt und fuhr seinem WM-Titel entgegen. Um noch Jagd auf Jorge Lorenzo an der Spitze zu machen, reichte es zwar nicht mehr, dies tat der Party aber keinen Ab-

bruch. Die ganze Spannung war plötzlich weg. Die Honda-Mechaniker und Ingenieure fielen sich um den Hals, HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto, der sonst bei Triumphen nur lacht und bei Niederlagen tief verbittert dreinschaut, war den Tränen nah.

Marc Márquez selbst war wie eine Feder, die entspannt wurde. Er genoss die ganze Show, die in der Auslaufrunde für ihn inszeniert wurde, liess sich von seinem Bruder Alex den goldenen WM-Helm geben, fuhr noch immer wie von der Tarantel gestochen in den Parc fermé, fand dass das Schild mit der Num-

«Es ist wirklich ein grosser Tag für mich.»

MARC MÁRQUEZ



mer 1, das immer vor dem Sieger-Motorrad steht, diesmal zu seinen WM-Utensilien gehört, und hechtete auf das ihn erwartende Team zu. Selbst die so minutiös geplante Siegerehrung konnte mit nur fünf Minuten Verspätung begonnen werden.

«Es ist wirklich ein grossartiger Tag», frohlockte der jüngste Zweifach-Weltmeister der Königsklasse. Márquez hat nun auch diesen Rekord, der 51 Jahre gehalten hatte, inne. Mike Hailwood war 23 Jahre und 152 Tage, als er 1963 zum zweiten Mal 500er-Weltmeister wurde, Márquez hat es mit 21 Jahren und 237 Tagen geschafft.

Selbst seine Gegner Jorge Lorenzo, Valentino Rossi und Dani Pedrosa stimmten nach dem Rennen Lobeshymnen auf ihn an. Nun kann der alte und neue Weltmeister wieder völlig entfesselt fahren und will auch den Rekord von zwölf Saisonsiegen von Mick Doohan pulverisieren. Auf zur nächsten Party! ♦

Stefan Bradl

Guter Übersee-Start

Zu Beginn der Saison hatte sich Stefan Bradl zum Ziel gesetzt, gut in die GP-Wochenenden hineinzukommen, denn nur so lässt sich auf den MotoGP-Bikes die nötige Pace bis zum Rennsonntag aufbauen. Dies funktioniert bei dem Deutschen mittlerweile sehr gut, und auch in Motegi war er am ersten Tag gleich Drittschnellster. «Das hat mir heute sehr viel Spass gemacht», frohlockte der 24-Jährige. «Wir haben von Anfang an ein sehr gutes Basis-Set-up gefunden. Jetzt hoffe ich, dass wir noch mehr Traktion finden, damit wir noch besser aus den langsamen Ecken herausbeschleunigen können.»

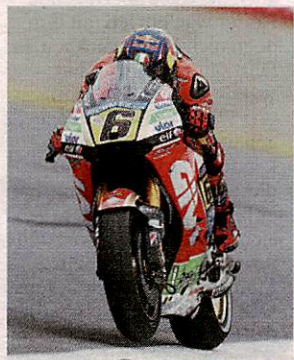
Doch dann konnte Bradl seine Zeit von Freitag in FP3 nicht verbessern. «Ich war lange mit meinem gebrauchten Reifen vom Vortag unterwegs und kam damit gut zurecht, aber als wir den neuen Hinterreifen reingesteckt haben, war mit dem irgend etwas nicht in Ordnung und ich hatte einfach keine Traktion», so Bradl enttäuscht.

Nach dem Qualifying blieb ihm Startplatz 9. «Zufrieden kann ich damit wirklich nicht sein, ich hatte mir mehr ausgerechnet als Startplatz 9», knurrte Bradl. «Aber leider hatte

mein zweiter Reifen starkes Chattering und es hat anderthalb Runden gedauert, bis ich meinen Speed gehen konnte.»

Kampf mit Iannone

Im Rennen kam Bradl schnell bis Platz 7 vor, schloss auf Andrea Iannone auf, an der Ducati kam er aber nicht vorbei. «Die Ducati ist in der Beschleunigung, beim Toppespeed und auf der Bremse sehr stark, so hatte ich keine Chance, an Iannone vorbeizugehen, ohne einen Riesenschnitzer reinzubringen. Ich habe versucht, ihm Druck zu machen, dabei aber selbst Fehler gemacht und musste mich mit P7 zufrieden geben.» ♦ IP



Stefan Bradl: Siebter in Motegi

NACHGEHAKT BEI Jorge Lorenzo

(27/E). Der Motegi-Gewinner über seinen zweiten Sieg in Folge und wie er sich die Fortsetzung vorstellt.



Von CHRIS EVANS

? Du warst diesmal unangefochten der Schnellste. Können wir wieder mit einem Comeback wie im Vorjahr rechnen? Wir sind auf alle Fälle sehr stark und ich fühle mich noch besser in Form als letztes Jahr! Wenn die Gegner auch sehr stark sind, wir sind immer die gleichen vier, die derzeit Rennen gewinnen können. Wir haben ein sehr ähnliches Niveau und können die gleiche Performance abrufen, so ist es derzeit sehr schwer, den Unterschied zu machen und Rennen zu gewinnen. So bin ich sehr glücklich, hier den zweiten Sieg in Folge errungen zu haben, 2013 und auch in diesem Jahr, dazu den zweiten in Folge nach Aragón.

? Wie hast du es geschafft, dich gegenüber dem Qualifying so zu steigern? Wir haben aus den Daten gewusst, dass das Motorrad

gut funktioniert. Wir haben aber auch gewusst, dass Marc sehr stark ist, und das hat er im Warm-up noch einmal untermauert. Die Schwierigkeit war, dass ich aus der zweiten Reihe gestartet bin und so in den ersten Runden viele Fahrer überholen musste. Mein Plan war, schnell nach vorne zu kommen und dort dann wegzuziehen. Als Valentino an der Spitze sein Tempo etwas gedrosselt hat, habe ich mir gedacht, dass jetzt der Moment günstig ist, weil er vielleicht Márquez etwas aufhält und ich so eine kleine Lücke aufmachen und das Rennen gewinnen kann.

? Erwartest du eine Fortsetzung auf Phillip Island? Wir werden sehen, welche Reifen Bridgestone für das Rennen bringt. Ich hoffe, wir werden einen guten Reifen bekommen, mit dem wir einen guten Grip haben, mit dem wir aber auch das Rennen gut beenden können.

GASTKOMMENTAR

Von PHIL READ

Unglaublich, was aus MotoGP geworden ist

(75/GB), der achtfache Motorrad-Weltmeister (125 ccm 1968; 250 ccm 1964, 1965, 1968, 1971; 500 ccm 1973, 1974; TT-F1 1977) über MotoGP und Marc Márquez

In dieser Saison hat sich in der MotoGP so einiges getan. Ducati hat viel an seinem Motorrad gearbeitet und stark aufgeholt, Yamaha hat bereits zu Honda aufgeschlossen. Dazu kommt nächstes Jahr Suzuki wieder. Es wäre schön, wenn wir bald vier Werke um Siege kämpfen sehen könnten. Dieses Jahr kämpfen vier grossartige Fahrer um Siege, und wenn Marc Márquez auch der alles überragende Fahrer war, bin ich mit ihm doch nicht ganz glücklich. Er fährt öfter unfair, und es wundert mich, dass Dorna und FIM noch nichts dagegen unternommen haben. Letztes Jahr in Jerez und dieses Jahr in Silverstone hat er Jorge überholt, indem er sich innen reingedrückt und ihn gezwungen hat, sein Motorrad aufzurichten, sonst wären sie beide gestürzt. In der Formel 1 wird man für so etwas bestraft, und wenn hier nichts getan wird, werden die Fahrer noch härter fahren und gegenhalten; das ist nicht gut. Es ist in Ordnung, wenn man sich mal berührt, aber nicht, wenn man jemanden abdrängt. Letztes Jahr hat Lorenzo wegen der Aktion in Jerez, wo er bis zur letzten Kurve vor Márquez war, letztendlich die WM verloren.

Auch sonst hat Márquez die Latte wieder ein ganzes Stück höher gesetzt, und die anderen Fahrer beginnen erst jetzt, ihr Spiel neu zu lernen und wieder zu ihm

aufzuschliessen. Er hat etwas völlig Neues in diese Klasse gebracht: so zu fahren, dass man in jeder Kurve fast stürzt. Da wird erst klar, wie sehr sich Valentino Rossi und Jorge Lorenzo gesteigert haben, damit sie ihn doch wieder schlagen konnten. Es ist auch gut, wie viel sicherer Rennfahren geworden ist. Klar stürzen die Fahrer, wenn sie überbremsen oder zu schnell fahren, aber in der Regel passiert ihnen nicht viel. Wir sind meist noch auf Strassenkursen gefahren, mit Bäumen und Bordsteinkanten. Mit den heutigen Maschinen wäre es gar nicht mehr möglich, auf diesen Pisten zu fahren. Die Zeiten ändern sich eben. Eine Moto3 hat heute so viel Leistung wie damals eine Norton Manx, aber gerade mal das halbe Gewicht. Gar nicht zu sprechen von den über 250 PS einer MotoGP-Rakete.

Ich bin in Imola drei Runden mit einer Yamaha M1 gefahren. Ich bräuchte einen Monat, um mit diesem Bike auf konkurrenzfähige Zeiten zu kommen. Aber die Kids sind so aufgewachsen und das ist es, was sie gewohnt sind. Es ist unglaublich, wozu diese Bikes in der Lage sind. 1976 habe ich in Mugello mit der 500er-Suzuki gemeinsam mit Barry Sheene einen neuen Rundenrekord aufgestellt. In diesem Jahr ist die MotoGP dort genau 20 Sekunden schneller gefahren!

AUS DEM FAHRERLAGER

Von IMRE PAULOVITS

Auf dem Areal des Twin-Ring Motegi findet sich nicht nur das Honda-Museum, in der gigantischen Parkanlage ist auch die längste Seilrutsche Japans untergebracht. Am Donnerstag vor dem GP durften sich auf diesen 561 Meter langen Adrenalin-Booster, an dessen höchster Stelle man 38 Meter über dem Boden dahersaust und wo auf zwei Drahtseilen auch paarweise gerutscht werden kann, die GP-Piloten austoben. Lokalheld **Hiroshi Aoyama** liess den Spass genauso wenig aus wie sein Landsmann

Takaaki Nakagami, oder wie **Héctor Barberá**, **Maverick Viñales**, **Johann Zarco**, **Hafizh Syahrin**, **Romano Fenati** und **Danny Kent**. Aber auch die beiden Ex-Weltmeister **Kevin Schwantz** und **Mick Doohan** zeigten, dass auch bei Männern im fortgeschrittenen Alter noch Platz für den Spieltrieb und den Adrenalin-Kick ist und sie betreffend Abenteuerlust nicht hinter ihren aktuellen Kollegen nachstehen.

◆◆◆
Die beiden 500er-Weltmeister

MotoGP

Honda: Titelkampf erschwert

Honda wollte in Motegi den WM-Titel, denn auf dem Kurs, der dem grössten Motorradhersteller der Welt gehört, haben bislang Yamaha (Valentino Rossi 2005) und Ducati (Casey Stoner 2007) vorzeitig ihre MotoGP-Weltmeister gekürt, während das dem Hausherrn bislang verwehrt blieb.

Doch stand Honda in Motegi vor einem Problem, das ihnen das Reglement auferlegt hat: Hier muss wegen der Sicherheit mit 340-mm-Carbonscheiben gefahren werden. Eigentlich sollte man meinen, dass dies nichts Neues ist, fahren doch Yamaha und Ducati bereits seit Mugello diesen Jahres, seit die grösseren Stopper freigegeben wurden, mit dieser Lösung. Aber Honda hat das Bremsproblem bereits zuvor mit den 320-mm-Scheiben in den Griff bekommen, indem sie über ein sehr aufwendiges aktives Programm zur Drosselklappen-

steuerung in ihrem Ride-by-Wire-System die Bremswirkung des Motors mit maximaler Effizienz nutzen.

Kohlefaser-Bremscheiben funktionieren in einem Temperatur-Fenster zwischen 350 und 700 Grad Celsius. Über 700 Grad beginnen sie zu rupfen, über 1000 können sie keine Energie mehr aufnehmen und stellen ihren Dienst ganz ein.

Bevor 2008 die Regeln aus Kostengründen nur noch 320-mm-Scheiben zuliessen, experimentierten die Teams mit allerlei kleineren Grössen, um die gyroskopische Wirkung der Scheiben beim Einlenken so gering wie möglich zu halten und so den optimalen Kompromiss zwischen Bremskraft und Einlenkverhalten zu finden. Seither haben das höhere Gewicht der MotoGP-Bikes und der bessere Grip der Vorderreifen dafür gesorgt, dass heute viel mehr Energie durch die

Bremscheiben aufgenommen werden muss.

Letztes Jahr hat Dani Pedrosa nach Versuchen mit den 340er-Scheiben auch in Motegi auf die 320er-Scheiben zurückgerüstet, das ging in diesem Jahr aus Reglementsgründen nicht mehr. Yamaha und Ducati haben mittlerweile viel Erfahrung mit den grösseren Bremscheiben gesammelt, und so kamen sie mit einem bereits gut funktionierenden Set-up nach Motegi und ihre Fahrer waren das Einlenkverhalten mit den grossen Scheiben gewohnt. Die Honda-Piloten hatten zwar bislang öfter die 340er-Scheiben getestet, doch immer nur, um ihr Setting gegenzuchecken. Nun mussten sie sich in Motegi ganz mit ihnen arrangieren, und bis es soweit war, sah man bei Pedrosa und Márquez einige spektakuläre Manöver in den ersten Trainings. Im Rennen hatten sie aber alles im Griff. ◆ NS

NACHRICHTEN

Scott Redding: Von Gresini freigegeben

MotoGP In Motegi unterzeichnete Honda mit dem neuen Marc-VDS-MotoGP-Team den Vertrag über Satelliten-Bikes für 2015. Eigentlich hatte man sich schon vor vier Wochen geeinigt, doch Fausto Gresini war nicht bereit, Scott Redding freizugeben. «Im Vertrag ist eindeutig von Honda-Material die Rede und Gresini hat keins, er hätte eine Abfindung zahlen müssen», so Reddings Manager Michael Bartholemy. «Wir haben gesagt, dass wir darauf verzichten, wenn er ihn

freigibt, und so hat er schliesslich nachgegeben.»

Weniger Kunstgras am Kurvenrand

MotoGP Nach den Stürzen von Rossi und Iannone in Aragón, die beide vom nassen Kunstgras ausgelöst wurden, wurde bei der Sitzung der Safety Commission in Motegi beschlossen, die meisten dieser Matten auf allen Strecken zu entfernen. Wegen der Stürze von Márquez und Pedrosa wird darüber nachgedacht, bei Flag-to-Flag-Rennen den Zeitpunkt des Motorrad-Wechsels durch die Rennleitung entscheiden zu lassen. ◆ IP

KOMPAKT

»» **Aleix Espargaró** Weil der Open-Sieger von Motegi und nächstjährige Suzuki-Werksfahrer bei seinem Angriff in der letzten Runde Yonny Hernandez zu Fall brachte, wurde er von der Rennleitung mit einem Strafpunkt auf seine Lizenz belegt.

»» **Yamaha** Der japanische Hersteller hat seine Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Energy-Drink-Hersteller Monster sowohl bei dem Werksteam als auch bei dem Tech3-Team um zwei weitere Jahre bis Ende 2016 verlängert. ◆ IP

Mick Doohan und **Kevin Schwantz** wurden aber auch von den japanischen Fans noch mindestens genauso



Schwanz auf der Seilrutsche

umlagert wie die aktuellen Piloten. Und weil mittlerweile

auch die Motorsport-Geschichte bei den japanischen Fans ganz hoch im Kurs steht, durften sie sich am Sonntag vor dem MotoGP-Rennen an dem Zweitakt-Geschrei von Doohans Honda NSR 500 erfreuen, die der fünffache Weltmeister noch immer gekonnt um die Strecke scheuchte. Suzuki zeigte seinen Landsleuten dabei nicht nur die Vergangenheit, sondern auch die Zukunft. Während die Ex-Weltmeister Kevin Schwantz und **Franco Uncini** die letzte GSV-R von Álvaro Bautista Parade führen,

zeigte Testpilot **Nobuatsu Aoki**, wie weit die GSX-RR ist, mit der Randy de Puniet mit Wildcard beim WM-Finale in Valencia starten wird und mit der die Blauen nächstes Jahr mit Aleix Espargaró und Maverick Viñales in die MotoGP zurückkehren werden. ◆



Doohan mit Honda NSR 500

Höhepunkte des Rennens

Start: Rossi erwischt den besten Start vor Dovizioso und Lorenzo. Márquez nur auf P6. Bradl auf P8.

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

2. Runde: Crutchlow stürzt auf P10.

3. Runde: Doppelführung für Yamaha, Rossi vor Lorenzo. Márquez packt Iannone und ist Vierter. Bradl hält P7.

4. Runde: Rossi, Lorenzo, Dovizioso und Márquez setzen sich ab. Pedrosa an Iannone vorbei auf P5.

5. Runde: Lorenzo an Rossi vorbei in Führung.

7. Runde: Bradl greift Iannone auf P6 an. Pedrosa versucht, zu den Top 4 aufzuschließen, schafft es aber vorerst nicht ganz.

9. Runde: Márquez an Dovizioso vorbei auf P3. Falls es Márquez an Rossi vorbei auf P2 schafft, ist er Weltmeister 2014!

10. Runde: Lorenzo setzt sich von Rossi ab, der unter Druck von Márquez kommt. Bradl weiterhin auf P7 hinter Iannone.

14. Runde: Dovizioso kann den Speed der Top 3 nicht mehr halten, wird von Pedrosa auf P4 verdrängt.

15. Runde: Lorenzo 1,5 sec vor Rossi und Márquez.

16. Runde: Márquez an Rossi vorbei auf P2! Abraham stürzt auf P18.

17. Runde: Lorenzo 2 sec vor Márquez, Rossi und Pedrosa. Bradl hält P7.

23. Runde: Lorenzo sicher vorne, Márquez hält Rossi auf Distanz.

24. Runde: Lorenzo siegt vor Márquez und Rossi. Márquez feiert den zweiten MotoGP-Weltmeister-Titel in Folge! ♦ ML

Qualifying

1. Dovizioso	1:44,502
2. Rossi	1:44,557
3. Pedrosa	1:44,755
4. Márquez	1:44,775
5. Lorenzo	1:44,784
6. Iannone	1:44,854
7. P. Espargaró	1:44,867
8. Crutchlow	1:44,898
9. Bradl	1:45,005
10. B. Smith	1:45,044
11. A. Espargaró	1:45,315
12. Bautista	1:45,677
13. Hernández	1:45,971
14. Hayden	1:46,465
15. Redding	1:46,499
16. Barberá	1:46,796
17. Nakasuga	1:46,876
18. Aoyama	1:46,915
19. Abraham	1:46,948
20. De Angelis	1:47,092
21. Petrucci	1:47,757
22. Laverty	1:48,144
23. Di Meglio	1:48,185
23. Parkes	1:48,261

XX = Q2 (Top12) / XX = Q1 (übrige Fahrer)

GRAND PRIX VON JAPAN/Motegi – MotoGP / Resultate

Motegi (J): 12. Oktober 2014; 15. Lauf zur Weltmeisterschaft; 115,224 km über 24 Runden à 4,801 km; 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste: bewölkt/trocken; Luft: 19 Grad, Asphalt: 27 Grad



Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Ausfallgr.	Schnellste Rd.	Topspeed	Reifen	Punkte
1. Jorge Lorenzo (E)	Yamaha YZR-M1	24	42:21,259		1:45,350	304,6	m/s	25
2. Marc Márquez (E)	Honda RC 213V	24	+1,638		1:45,389	309,3	m/s	20
3. Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	24	+2,602		1:45,545	304,0	m/s	16
4. Dani Pedrosa (E)	Honda RC 213V	24	+3,157		1:45,381	308,5	m/s	13
5. Andrea Dovizioso (I)	Ducati D16 GP14	24	+14,353		1:45,557	306,2	m/s	11
6. Andrea Iannone (I)	Ducati D16 GP14	24	+16,653		1:45,880	306,2	m/s	10
7. Stefan Bradl (D)	Honda RC 213V	24	+19,531		1:45,772	307,2	m/s	9
9. Bradley Smith (GB)	Yamaha YZR-M1	24	+19,815		1:46,147	305,2	m/s	8
8. Pol Espargaró (E)	Yamaha YZR-M1	24	+23,575		1:46,183	305,5	m/s	7
10. Álvaro Bautista (E)	Honda RC 213V	24	+35,687		1:46,660	305,1	m/s	6
11. Aleix Espargaró (E)	Forward-Yamaha*	24	+40,668		1:46,605	301,7	m/s	5
12. Katsuyuki Nakasuga (J)	Yamaha YZR-M1	24	+51,027		1:47,066	302,5	m/s	4
13. Hiroshi Aoyama (J)	Honda RC 1000 R*	24	+51,093		1:47,104	298,8	m/e-s	3
14. Nicky Hayden (USA)	Honda RC 1000 R*	24	+55,792		1:47,230	293,6	m/e-s	2
15. Héctor Barberá (F)	Avintia-Kawasaki*	24	+59,089		1:46,898	303,1	m/s	1
16. Scott Redding (GB)	Honda RC 1000 R*	24	+59,508		1:47,289	292,1	m/e-s	-
17. Alex De Angelis (I)	Forward-Yamaha*	24	+1:16,547		1:48,168	302,0	m/e-s	-
18. Michael Laverty (GB)	PBM-Aprilia*	24	+1:28,021		1:48,163	294,5	m/e-s	-
19. Mike di Meglio (F)	Avintia-Kawasaki*	24	+1:29,470		1:48,934	290,8	m/e-s	-
20. Broc Parkes (AUS)	PBM-Aprilia*	24	+1:33,253		1:49,004	290,7	m/e-s	-

Nicht klassiert:

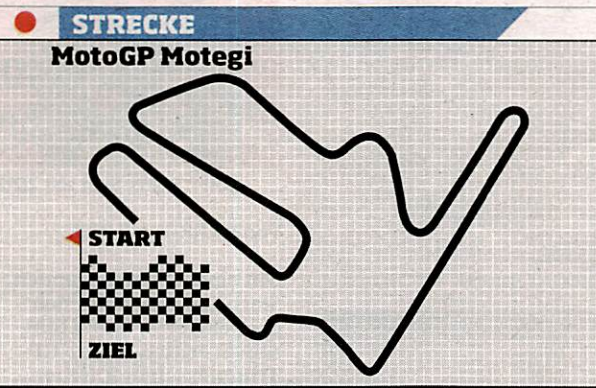
- Yonny Hernández (COL)	Ducati D16 GP14	23	+1 Rde	Sturz	1:46,735	303,7	m/s	-
- Karel Abraham (CZ)	Honda RC 1000 R*	14	+10 Rdn.	Sturz	1:47,690	296,2	m/e-s	-
- Danilo Petrucci (I)	ART-Aprilia*	4	+20 Rdn.	Defekt	1:48,651	291,0	m/e-s	-
- Cal Crutchlow (GB)	Ducati D16 GP14	1	+23 Rdn.	Sturz	-	304,9	m/s	-

* Open-Motorräder

Führung: Rossi, Runden 1-4; Lorenzo, 5-24.

Nächstes Rennen: 19. Oktober 2014, Phillip Island (AUS)

Internet: www.motogp.com



Runde für Runde

Fahrer/Startplatz	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	
Andrea Dovizioso	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	7	21	8	17	9	63	70	23	15	
Valentino Rossi	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Dani Pedrosa	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Marc Márquez	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Jorge Lorenzo	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Pol Espargaró	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Stefan Bradl	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Bradley Smith	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Aleix Espargaró	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Álvaro Bautista	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Yonny Hernández	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Nicky Hayden	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Héctor Barberá	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Katsuyuki Nakasuga	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Hiroshi Aoyama	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Karel Abraham	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Alex De Angelis	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Daniilo Petrucci	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Michael Laverty	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Mike di Meglio	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23
Broc Parkes	46	99	4	29	93	26	44	6	38	35	68	19	41	45	69	21	7	41	17	8	9	70	63	15	23

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

MEIN RENNEN

Fahrerkommentare nach dem Grand Prix von Japan



Valentino Rossi (3.)

«Ich bin mit unserer Leistung sehr zufrieden, wir sind auf einem sehr hohen Niveau gefahren. Aber ich wollte Marcs Titelgewinn noch hinausschieben.»



Dani Pedrosa (4.)

«Ich bin nicht gut gestartet und habe in den ersten Runden um die drei Sekunden verloren. Zum Schluss kam ich zwar gut auf, diese haben mir aber im Ziel gefehlt.»



Andrea Dovizioso (5.)

«Dieses Wochenende war wirklich gut. Zuerst die Pole Position, dann lange in der Führungsgruppe mitgefahren. Für das nächste Jahr haben wir bereits klar die richtige Richtung.»

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	312
2. Pedrosa	230
3. Rossi	230
4. Lorenzo	237
5. Dovizioso	153
6. A. Espargaró*	117
7. P. Espargaró	116
8. Iannone	102
9. Bradl	96
10. Smith	92
11. Bautista	79
12. Crutchlow	63
13. Redding*	60
14. Aoyama*	54
15. Hernández	39

WM-Stand Marken

1. Honda	349
2. Yamaha	289
3. Ducati	176
4. Forward-Yamaha*	122
5. ART*	9
6. PBM*	8
7. Avintia*	6

WM-Stand Teams

1. Repsol Honda Team	542
2. Movistar Yamaha MotoGP	457
3. Ducati Team	216
4. Monster Yamaha Tech3	208
5. Go&Fun Honda Gresini*	141
6. Pramac Racing Team	139
7. NGM Forward Racing*	135
8. LCR Honda MotoGP	96
9. Drive M7 Aspar*	93
10. Cardion AB Motoracing*	33

* Open-Motorräder

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Topstart für Lüthi, der Schweizer führt vor Zarco und Rabat. Russo stürzt in Runde 1.

1. Runde: Lüthi, Zarco, Kallio, Viñales, Rabat, Simón, Morbidelli, Cardús, Lowes und Schrötter bilden die Top 10.

2. Runde: Lüthi vorne; Kallio, Zarco, Viñales streiten um P2. Aegerter P11, Cortese P16, Folger P22, Krummenacher P29, Mulhauser P32.

4. Runde: Lüthi 1 sec vor Zarco, Viñales, Kallio und Rabat. Schrötter P9, Aegerter P11, Cortese P12, Folger P19, Krummenacher P27, Mulhauser P31. Lowes stürzt.

7. Runde: Cortese stürzt auf P11.

8. Runde: Lüthi 1,8 sec voraus. Viñales hängt hinter Zarco fest.

10. Runde: Lüthi 2,5 sec voraus, jetzt vor Viñales und Rabat, dann Zarco, Kallio und Simón. Schrötter P10, Aegerter P11, Folger P16, Krummenacher P24, Mulhauser P29.

11. Runde: Viñales auf P2. Schnellster auf der Strecke, macht Jagd auf Leader Lüthi. Rückstand 2,1 sec.

14. Runde: Aegerter vor auf P9. Schrötter P12, Folger P16.

16. Runde: Lüthi Vorsprung auf Viñales und Rabat nur noch 1,2 sec. Zarco, Kallio, Simón und Morbidelli weitere 4 sec zurück. Schrötter und Pons stürzen.

20. Runde: Viñales 0,8 sec. hinter Lüthi, Rabat bleibt zurück. Aegerter P8, Folger P13.

21. Runde: Lüthi hält Viñales sicher in Schach. Sturz Aegerter auf P8, fährt weiter.

23. Runde: Lüthi siegt vor Viñales und Rabat. Folger P12. Aegerter nur auf P18. ♦ ML

Qualifying

1. Rabat	1:50,854
2. Lüthi	1:50,887
3. Zarco	1:51,157
4. Viñales	1:51,222
5. Kallio	1:51,312
6. Nakagami	1:51,317
7. Viñales	1:51,454
8. Morbidelli	1:51,524
9. Pons	1:51,543
10. Schrötter	1:51,555
11. Cortese	1:51,558
12. Lowes	1:51,646
13. Simeón	1:51,653
14. Torres	1:51,715
15. Folger	1:51,735
16. Aegerter	1:51,758
17. Syahrin	1:51,761
18. Cardús	1:51,836
19. Pasini	1:51,939
20. Rossi	1:52,094
21. Baldassarri	1:52,293
22. Wilairot	1:52,295
23. Rea	1:52,307
24. Takahashi	1:52,377
25. Salom	1:52,453
26. Terol	1:52,567
27. Koyama	1:52,646
28. Marino	1:52,684
29. West	1:52,802
30. Krummenacher	1:52,006
31. Mulhauser	1:53,120
32. Warokorn	1:53,151
33. Shah	1:53,401
34. Polamai	1:53,471
35. Russo	1:53,615
36. Ramos	1:54,063

GRAND PRIX VON JAPAN/Motegi – Moto2 / Resultate

MOTEGI/J: 12. Oktober 2014; 15. Lauf zur Weltmeisterschaft: 110,423 km über 23 Runden à 4,801 km; 36 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste: heiter/trocken; Luft: 20 Grad, Asphalt: 28 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Thomas Lüthi (CH)	Suter	23	42:50,219	1:51,023	25
2. Maverick Viñales (E)	Kalex	23	+1,209	1:50,866	20
3. Esteve Rabat (E)	Kalex	23	+3,631	1:51,138	16
4. Johann Zarco (F)	Caterham-S.	23	+7,797	1:51,382	13
5. Mika Kallio (FIN)	Kalex	23	+8,472	1:51,393	11
6. Julián Simón (E)	Kalex	23	+8,881	1:51,488	10
7. Franco Morbidelli (I)	Kalex	23	+11,203	1:51,464	9
8. Hafizh Syahrin (MAL)	Kalex	23	+17,509	1:51,378	8
9. Ricky Cardús (E)	Tech3	2x	+18,424	1:51,725	7
10. Xavier Simeon (B)	Suter	23	+21,192	1:51,805	6
11. Jordi Torres (E)	Suter	23	+22,646	1:51,882	5
12. Jonas Folger (D)	Kalex	23	+23,303	1:51,656	4
13. Takaaki Nakagami (J)	Kalex	23	+26,077	1:51,780	3
14. Gino Rea (GB)	Suter	23	+26,708	1:52,041	2
15. Luis Salóm (E)	Kalex	23	+28,921	1:51,949	1
16. Louis Rossi (F)	Kalex	23	+29,312	1:51,830	-
17. Lorenzo Baldassarri (I)	Suter	23	+31,192	1:52,184	-
18. Dominique Aegerter (CH)	Suter	23	+33,956	1:51,536	-
19. Rattapark Wilairot (THA)	Caterham-S.	23	+41,606	1:52,537	-
20. Florian Marino (F)	Forward-KLX	23	+42,031	1:52,577	-
21. Randy Krummenacher (CH)	Suter	23	+42,133	1:52,611	-
22. Nico Terol (E)	Suter	23	+44,568	1:52,447	-
23. Tomoyoshi Koyama (J)	NTS	23	+45,571	1:52,626	-
24. Azlan Shah (MAL)	Kalex	23	+51,944	1:52,973	-
25. Thitipong Warokorn (T)	Kalex	23	+52,398	1:52,849	-
26. Yuki Takahashi (J)	Moriwaki	23	+53,160	1:53,020	-
27. Roman Ramos (E)	SpeedUp	23	+58,088	1:53,401	-
28. Robin Mulhauser (CH)	Suter	23	+1:06,689	1:53,346	-
29. Marcel Schrötter (D)	Tech3	23	+1:15,937	1:51,919	-
30. Chalermpol Polamai (THA)	Tech3	23	+1:22,685	1:54,1088	-

Nicht klassiert:

- Axel Pons (E)	Kalex	17	+6 Rdn.	1:51,689	-
- Anthony West (AUS)	SpeedUp	13	+10 Rdn.	1:52,476	-
- Mattia Pasini (I)	Forward-KLX	11	+12 Rdn.	1:52,571	-
- Sandro Cortese (D)	Kalex	7	+16 Rdn.	1:51,842	-
- Sam Lowes (GB)	SpeedUp	3	+20 Rdn.	1:52,515	-
- Riccardo Russo (I)	Suter		erste Rde nicht beendet	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 154,6 km/h

Schnellste Runde: Viñales (E), 19. Runde, in 1:50,866 min (=155,8 km/h)

Nächstes Rennen: 19. Oktober 2014, Phillip Island (AUS) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Rabat	294
2. Kallio	256
3. Viñales	224
4. Aegerter	143
5. Lüthi	141
6. Zarco	117
7. Corsi	100
8. Morbidelli	72
9. Salom	67
10. Cortese	66
11. West	65
12. Schrötter	57
13. Folger	52
14. Lowes	49
24. Krummenacher	24

WM-Stand Konstrukteure

1. Kalex	360
2. Suter	228
3. Caterham-Suter	117
4. SpeedUp	101
5. Tech3	74
6. Forward KLX	33



Start: Lüthi (12) bereits vorn, Zarco (5), Schrötter (23), Rabat (53)

Grand Prix von Motegi - Moto2

Lüthi top, VDS muss warten



Lüthi (12) liess Viñales (40) nie ganz an sich herankommen



Lüthi: Erster Sieg seit 2012



Lüthi: Tunnelende erreicht

Von MARKUS LEHNER

Mit einem überzeugenden Start-Ziel-Sieg holte sich der Schweizer Tom Lüthi seinen dritten Moto2-GP-Triumph seiner Karriere.

Michael Bartholémy, Teamchef von WM-Leader Esteve «Tito» Rabat und dessen erster Verfolger Mika Kallio bei Marc VDS, gab vor dem Start des Moto2-GP keine Stallorder aus: «Das wäre sinnlos. Tito und Mika wissen selber, was sie zu tun und was zu lassen haben. Mich interessiert nur eines, nämlich dass sie Maverick Viñales besiegen. Denn dann ist der WM-Titel unserem Team nicht mehr zu nehmen, egal ob am Ende Tito oder Mika der neue Champion sein wird.» Bartholémy hat nicht vergessen, dass 2013 sein damaliger Topfahrer Scott Redding den Kampf um den Moto2-Titel in Motegi gegen Pol Espargaró endgültig verlor.

Rabat: 38 Punkte vor Kallio

Doch der nächstjährige Suzuki-WM-Pilot Viñales tat Bartholémy diesen Gefallen nicht. Er kam als Zweiter vor Rabat ins Ziel, Kallio wurde nur Fünfter und liegt jetzt in der WM bereits 38 Punkte hinter Rabat zurück, und nur noch drei GP sind ausstehend.

Viñales erzählte: «Ich habe bis zur letzten Kurve gepusht und war eine halbe Sekunde schneller als im Qualifying. Klar hätte ich gerne gewonnen, aber Lüthi war heute der Beste. Jetzt liege ich 70 Punkte hinter Rabat zurück, aber ich gebe nicht auf, solange ich noch theoretische Chancen auf den Titel habe.»

WM-Leader Rabat sprach von einem «wichtigen und guten Tag» für ihn: «Aber ich habe beim Bremsen Fehler gemacht, es wäre mehr möglich gewesen. Am Ende habe ich zurückgesteckt und die Punkte gesichert. In Australien will ich wieder ganz vorne sein, Phillip Island ist meine Lieblingsstrecke.»

Lüthi: Fast perfektes Rennen

Erstmals seit Le Mans 2012 stand Tom Lüthi wieder als Sieger auf einem Moto2-Podest, er hatte das Rennen von A bis Z angeführt und Viñales knapp, aber am Ende sicher auf Distanz gehalten. «Endlich wieder ganz oben! Ich war überrascht, dass ich am Anfang eine Lücke herausfahren konnte. Viñales hat am Ende enorm Druck gemacht. Ich hatte zwei kleine Fehler drin; einmal ist ein Gang rausgerutscht, einmal war ich etwas zu spät auf der Bremse. Aber sonst war es ein nahezu perfektes Rennen für mich.» ♦

Tom Lüthi

«Schwung mitnehmen»

Von CHRIS EVANS und MARKUS LEHNER

Nach seinem überzeugenden Sieg beim Motegi-GP liegt Tom Lüthi im WM-Klassement nur noch zwei Punkte hinter seinem Landsmann Dominique Aegerter auf Rang 5.

2015 verspricht eine ganz heiße Moto2-WM-Saison zu werden, zumindest aus Schweizer Sicht. Denn die beiden nächstjährigen Teamkollegen Tom Lüthi und Dominique Aegerter waren diese Saison praktisch gleich stark: Aegerter gewann auf dem Sachsenring, Lüthi am vergangenen Sonntag auf dem Twin Ring in Motegi, und in der WM-Wertung liegen die beiden mit 143 und 141 Punkten fast gleichauf

auf den Plätzen 4 und 5. Und Lüthi und Aegerter waren dieses Jahr die einzigen Suter-Piloten, die einen GP gewannen. Für 2015 werden sie aber ihre Suter gegen Kalex tauschen.

«Ein Hammer-Feeling»

Lüthi's letzter Moto2-Sieg liegt mehr als zwei Jahre zurück (Frankreich-Grand Prix 2012 in Le Mans). Der 2013 als WM-Favorit gehandelte 125er-Weltmeister erlitt aber bereits vor Saisonbeginn bei einem unverschuldeten Sturz eine langwierige Armverletzung, die ihn aller Titelchancen beraubte. «Ein Hammer-Feeling, dass ich nach der langen Durststrecke nun wieder ganz oben stehe», freute sich Lüthi. «Jetzt will ich den Schwung nach Australien und Malaysia mitnehmen und



Das Interwetten-Team feiert Lüthi: Techniker Willecke (r.)

die Rennen richtig genießen. In Phillip Island stand ich bereits 2013 auf dem Podest, das möchte ich gerne wiederholen.»

Und Cheftechniker Alfred Willecke ergänzte: «Dieser Sieg

war überfällig. Wir haben das Set-up frühzeitig gut hingekriegt und konnten uns darum auf die Reifen konzentrieren. Wir wussten, dass Tom bis ins Ziel eine konstant hohe Pace würde halten können.» ♦

Dominique Aegerter

«Weiter vorne starten»

«Es hat an diesem Weekend nicht wirklich viel gepasst», gab der WM-Vierte, der nur noch 2 Punkte vor Landsmann Tom Lüthi liegt, zu. «Der 16. Startplatz in der 6. Reihe war bereits schlecht. In den ersten Runden konnte ich kaum überholen, abgesehen von den vier beim Start gewonnenen Plätzen. Die anderen vier Ranggewinne waren auf Fehler meiner Gegner zurückzuführen. Ich war zwar schneller als die Fahrer, mit denen ich kämpfte, aber ich fand die Lücke nicht, um vorbeizukommen. Dann bin ich als Achter drei Runden vor Schluss übers Limit gegangen und habe die Kontrolle verloren; immer-

hin konnte ich das Rennen trotz einer abgebrochenen Fussraste beenden. Aber ich habe wertvolle acht Punkte verloren. In Phillip Island muss ich unbedingt weiter vorne starten können.» ♦ CEV/ML



Aegerter: «8 Punkte verloren»

Sandro Cortese

«Mein Fehler, sorry»

Der Dynavolt-Intact-Pilot liess im Warm-up mit der zweit-schnellsten Zeit aufhorchen. Doch im Rennen stürzte der vom 11. Platz aus gestartete Moto3-Weltmeister von 2012 in Runde 7. Bereits am Start hatte Cortese Plätze verloren und kam nach der 1. Runde nur als 16. über die Ziellinie. 5 Runden später auf P11 folgte der Sturz. «Schade», ärgerte sich Cortese. «Ich habe mich gut gefühlt auf dem Bike. Ich bin in Turn 1 übers Vorderrad gestürzt. Mein Fehler, sorry!» Teamchef Jürgen Lingg ergänzte: «Wir haben einiges er-

wartet nach dem Warm-up. Aber Sandro hat in Runde 1 einen Gang zu viel runtergeschaltet und ist auf P16 zurückgefallen. Dann hat er gemerkt, dass er schneller war als die Vorderleute. Aber dann hat er es überzogen.» ♦ CEV/ML



Lingg/Cortese: Keine Punkte

Marcel Schrötter

Positives überwiegt

Mit Startplatz 10 und konstant schnellen Zeiten überzeugte Tech3-Pilot Marcel Schrötter (21) bereits im Training. Auch im Rennen kämpfte er um die Top-10-Plätze mit. In Runde 17 stürzte er auf Rang 12, kam aber noch als 29. ins Ziel. Damit endete Schrötters starke Serie von 10 Zielankünften in den Punkterängen. «Natürlich ist die Enttäuschung gross», erklärte der Mistral-610-Pilot. «Ich konnte im Rennen meinen Stil nicht fahren, das Fahren in der Gruppe ist nicht so mein Ding. Pons etwa war extrem spät auf der Bremse, aber langsam in der Kurve, ich bin

ihm mehrfach beinahe ins Heck gekracht. Eine Bodenwelle in Turn 10 hat mich dann ausgehebelt – klar mein Fehler. Doch das Positive überwiegt, denn das Gefühl für das Bike war das gesamte Wochenende ausgezeichnet.» ♦ CEV/ML



Schrötter: Ende Top-15-Serie

Randy Krummencher

Fokus auf Australien

Trotz des enttäuschenden 21. Rangs war für den 24-jährigen Schweizer Ioda-Suter-Piloten das Rennen das Highlight eines insgesamt verkorksten Week-ends. «Ich hatte mehr Spass als an den Trainingstagen», erzählte Krummencher, dessen Moto2-Platz im Jir-Team des Italieners Luca Montiron für 2015 noch nicht endgültig gesichert ist. «Es wäre eine deutlich bessere Platzierung gewesen, wenn ich mich bereits an den Trainings auf ähnlichem Niveau hätte bewegen können. Aber alle Wenn und Aber nützen mir auch nicht viel. Ich muss in Australien auf der heutigen Renn-

pace aufbauen und dort anknüpfen, wo ich dieses Jahr schon war. Hinzu kommt, dass ich Australien und die schnelle Piste von Phillip Island über alles liebe.» ♦ CEV/ML



Krummencher: Zukunft offen

NACHRICHTEN

Marcel Schrötter auch 2015 bei Tech3

Marcel Schrötter Was aus den Ankündigungen von beiden Seiten bereits ersichtlich war, ist nun Tatsache: Der 21-jährige Bayer Marcel Schrötter wird auch im nächsten Jahr im Tech3-Team von IRTA-Präsident Hervé Poncharal fahren. Nicht nur der Teambesitzer, sondern auch Konstrukteur Guy Coulon war mit den Leistungen und dem Input, den der Deutsche bei der Entwicklung gegeben hat, zufrieden, somit wurde sein Vertrag um ein weiteres Jahr verlängert. «Ich bin sehr glücklich, dass ich die Zusammenarbeit mit Tech3 fortsetzen kann», freut sich Marcel Schrötter. «Es war immer mein Wunsch, in diesem Team zu bleiben, denn ich habe mich vom ersten Moment an sehr wohl gefühlt. Die Chemie zwischen meinem Crew-Chief Nicolas Reynier hat von Anfang an gepasst. Guy Coulon ist ein Genie mit unglaublich viel Erfahrung. In unserem ersten Jahr haben wir sehr viele Erkenntnisse gewonnen, die in das neue Motorrad einfließen und uns 2015 bestimmt weiterbringen werden.»

Malaysier wollen in der WM weiter vor

Hafizh Syharin Der 20-jährige Malaysier ist für viele die Überraschung der Saison. In Motegi fuhr er wieder auf P8 und schaffte damit seine fünfte Top-10-Platzierung in diesem Jahr. Auch das Team Petronas Raceline Malaysia ist mit seinem Fahrer zufrieden und wird ihn auch nächstes Jahr auf eine Kalex setzen. Syharin selbst will noch an seiner Kondition arbeiten und durch die Routine, die er in diesem Jahr gesammelt hat, noch weiter nach vorne kommen. «Ich weiss jetzt, wo ich an meinem Körper arbeiten muss», so Syharin. «Ich habe mich beim Bremsen und in der Kurve verbessert. Diesen Weg müssen wir weitergehen und uns gemeinsam mit dem Team verbessern.» ♦ IP/CEV

KOMPAKT

»» **QMMF** Julián Simón hat für nächstes Jahr bei dem Team der Katarer unterschrieben. Antony West wird wahrscheinlich ein weiteres Jahr bleiben. ♦ CEV

Jonas Folger

Ohne Panne



Folger (vor Baldassarri) viele neue Erkenntnisse aus dem Rennen

Nach den beiden Stop-and-go-Strafen in Misano und Aragón kam Jonas Folger für einmal ohne Pannen durch und sicherte sich als Zwölfter vier WM-Punkte.

Seit dem Barcelona-GP Mitte Juni klebte Jonas Folger das Pech an den Rädern. Stürze, Pannen und Strafen warfen ihn zurück, der Kalex-Pilot holte in acht Rennen nur einen einzigen WM-Punkt (Brünn) und wurde in der WM-Tabelle Rang um Rang nach hinten gerückt.

Auf dem Twin Ring Motegi erblickte Folger erstmals wieder Licht am Ende des Tunnels. Vom 15. Startplatz aus erreichte Folger, der als Einziger mit einem harten Vorderreifen ins Rennen gegangen war, Rang 12, sicherte sich vier WM-Punkte und stiess in der Gesamtwertung wieder auf Platz 12 vor.

«Endlich wieder Punkte!»

«Ich bin froh, endlich wieder Punkte gesammelt zu haben. Trotzdem mag ich mich über das Resultat nicht so richtig freuen. Das Wochenende war schwierig, das Rennen äusserst

anstrengend. Das fehlende Vertrauen in das Motorrad und die deswegen nötige Entscheidung für den harten Vorderreifen haben es sehr mühsam gemacht.»

Schnellste letzte Runde

Die Entscheidung für den harten Reifen fiel gemäss Folger bereits am Samstag. «Diese Option brachte für uns über die Distanz Vorteile. Lediglich in der Anfangsphase konnte ich nicht wie gewohnt pushen. Dafür bin ich mit zunehmender Renndauer immer stärker geworden; in der letzten Runde fuhr ich meine schnellste Rundenzeit des gesamten Wochenendes.»

Lehrreiches Wochenende

Folger sprach auch von neuen Erkenntnissen. «Ich bin das gesamte Rennen in einer grossen Gruppe gefahren und habe dabei vieles entdeckt, wo wir uns verbessern können. Wir werden das in Australien genauer unter die Lupe nehmen! Doch Phillip Island ist eine vollkommen andere Piste. Ich bin gespannt, wie wir dort mit den Veränderungen zurecht kommen werden.» ♦ CEV/ML

Fakten und Höhepunkte des Rennens

Start: Topstart von Miller vor auf P3, auf P1 von der Pole-Position Kent mit der Husqvarna. Ajo, Deroue, Yamada und Okubo out in Turn 1. Migno und Ferrari stürzen in Turn 5.

1. Runde: Kent, Miller, Antonelli, Márquez, Binder, Oliveira, McPhee, Viñales, Bagnaia und Bastianini sind die Top 10. Rins P21; Grünwald P19, Öttl P24.

2. Runde: Márquez vor auf P3 hinter Kent und Miller.

3. Runde: Márquez vor auf P2, auch Binder an Miller vorbei.

5. Runde: Márquez erstmals in Führung, fällt aber sofort wieder auf P4 zurück.

6. Runde: Miller, Kent, Oliveira, Binder, Márquez und McPhee setzen sich vom Feld ab. Rins P14. Grünwald P20, Öttl P22. Masbou stürzt.

9. Runde: Vázquez schliesst mit der Mahindra von hinten zur Spitzengruppe auf.

10. Runde: Der 7er-Pulk mit Miller, Binder, Márquez, Kent, Oliveira, McPhee und Vázquez 4 sec vor dem Rest des Feldes. Guevara stürzt, auch Navarro und Kornfeil. Rins auf P8. Grünwald P17, Öttl P21.

12. Runde: Oliveira stürzt.

12.-17. Runde: Miller führt die meiste Zeit, Márquez weicht nicht von seinem Hinterrad.

14. Runde: Grünwald stürzt, fährt weiter.

18. Runde: Vázquez vor auf P3.

20. Runde: Miller vor Kent und Márquez in die letzte Runde. Kent und Miller verbremsen sich. Márquez wischt vorbei und siegt vor Vázquez und Binder. Miller nur P5. ♦ ML

Qualifying

1. Kent	1:56,555
2. Antonelli	1:56,899
3. McPhee	1:56,907
4. Oliveira	1:57,049
5. Miller	1:57,081
6. Viñales	1:57,100
7. Márquez	1:57,114
8. Binder	1:57,170
9. Rins	1:57,212
10. Guevara	1:57,230
11. Ajo	1:57,234
12. Tonucci	1:57,374
13. Kornfeil	1:57,429
14. Vázquez	1:57,479
15. Navarro	1:57,533
17. Fenati	1:57,743
18. Bagnaia	1:57,849
19. Khairuddin	1:57,911
20. Masbou	1:57,967
21. Granado	1:58,121
22. Migno	1:58,149
23. Hanika	1:58,184
24. Ferrari	1:58,246
25. Grünwald	1:58,252
26. Okubo	1:58,364
27. Danilo	1:58,674
28. Iwema	1:58,676
29. Azmi	1:59,032
30. Deroue	1:59,289
31. Yamada	1:59,361
32. Locatelli	1:59,478
33. Öttl	1:59,890
34. Ramos	2:00,257

GRAND PRIX VON JAPAN – Moto3 / Resultate

Motegi (J): 12. Oktober 2014; 15. Lauf zur Weltmeisterschaft; 96,02 km über 20 Runden à 4,801 km; 34 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: heiter/trocken; Luft: 19 Grad, Asphalt: 28 Grad

Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schnellste Rd.	Pkte.
1. Alex Márquez (E)	Honda	20	39:26,830	1:57,112	25
2. Efrén Vázquez (E)	Honda	20	+0,357	1:57,386	20
3. Brad Binder (ZA)	Mahindra	20	+0,484	1:57,432	16
4. John McPhee (GB)	Honda	20	+0,672	1:57,336	13
5. Jack Miller (AUS)	KTM	20	+1,161	1:57,266	11
6. Danny Kent (GB)	Husqvarna	20	+1,796	1:57,368	10
7. Romano Fenati (I)	KTM	20	+5,927	1:57,671	9
8. Enea Bastianini (I)	KTM	20	+6,025	1:57,671	8
9. Niccolò Antonelli (I)	KTM	20	+6,527	1:57,872	7
10. Alex Rins (E)	Honda	20	+6,686	1:57,501	6
11. Isaac Viñales (E)	KTM	20	+6,988	1:57,791	5
13. Francesco Bagnaia (I)	KTM	20	+18,713	1:58,244	4
12. Karel Hanika (CZ)	KTM	20	+18,757	1:57,953	3
14. Zulfahmi Khairuddin (MAL)	Honda	20	+19,242	1:57,720	2
15. Alessandro Tonucci (I)	Mahindra	20	+19,664	1:58,509	1
16. Eric Granado (BR)	KTM	20	+24,788	1:58,186	-
17. Philipp Öttl (D)	Kalex-KTM	20	+40,080	1:59,158	-
18. Hafiq Azmi (MAL)	KTM	20	+40,154	1:59,086	-
19. Jules Danilo (F)	Mahindra	20	+40,888	1:59,110	-
20. Jasper Iwema (NL)	Mahindra	20	+41,011	1:59,311	-
21. Luca Grünwald (D)	Kalex-KTM	20	+1:00,736	1:58,448	-
22. Gabriel Ramos (YV)	Kalex-KTM	20	+1:01,752	1:59,455	-
23. Andrea Locatelli (I)	Mahindra	20	+1:10,995	2:00,333	-
24. Matteo Ferrari (I)	Mahindra	19	+1 Rd.	2:00,159	-

Nicht klassiert:

- Miguel Oliveira (P)	Mahindra	11	+9 Rdn.	1:57,308	-
- Juanfran Guevara (E)	Kalex-KTM	9	+11 Rdn.	1:57,522	-
- Jakob Kornfeil (CZ)	KTM	9	+11 Rdn.	1:57,645	-
- Jorge Navarro (E)	Kalex-KTM	9	+11 Rdn.	1:57,823	-
- Alexis Masbou (F)	Honda	7	+13 Rdn.	1:57,715	-
- Niklas Ajo (FIN)	Husqvarna		erste Runde nicht beendet	-	-
- Andrea Migno (I)	Mahindra		erste Runde nicht beendet	-	-
- Hikari Okubo (J)	Honda		erste Runde nicht beendet	-	-
- Scott Deroue (NL)	KTM		erste Runde nicht beendet	-	-
- Sena Yamada (J)	Honda		erste Runde nicht beendet	-	-

Durchschnittstempo des Siegers: 146,0 km/h

Schnellste Runde: Márquez, Runde 4 in 1:57,112 min (=147,5 km/h)

Nächstes Rennen: 19. Oktober 2014, Phillip Island (AUS) Internet: www.motogp.com

WM-Stand Fahrer

1. Márquez	231
2. Miller	206
3. Rins	194
4. Fenati	174
5. Vázquez	174
6. Masbou	140
7. Viñales	121
8. Bastianini	116
9. Kent	103
10. Binder	101

11. Oliveira	93
Ferner:	
23. Öttl	10

WM-Stand Konstrukteure

1. KTM	323
2. Honda	314
3. Mahindra	149
4. Husqvarna	123
5. Kalex-KTM	52
6. FTR-KTM	4



MotoGP-Champion Marc Márquez jubelt mit Bruder Alex

Robin Mulhauser

Im Kiesbett gesteckt

Der Nr.-2-Pilot des Teams Technomag-carXpert wurde am Samstag von rätselhaften Rückenbeschwerden eingebrannt. «Im 3. Freitaining verspürte ich plötzlich enorme Schmerzen auf der rechten Seite, ich konnte kaum noch atmen. Ich hatte sowas bereits vor zwei Jahren bei einem Rennen in Grossbritannien erlebt. Nach einer Injektion durch die Ärzte in der Clinica Mobile wurde es besser», erzählte der französischsprachige Schweizer.

Auch im Rennen lief es Mulhauser gar nicht nach Wunsch – nur Rang 28: «Ich hatte Mühe, zu Beginn den Rhythmus zu finden, habe aber dann zur Gruppe mit Nico Terol auf-

schliessen können. Dann habe ich mich verbremst und musste ins Kiesbett. Ich steckte einige Sekunden fest und fuhr danach ein einsames Rennen. Das einzig Positive war, dass meine Rückenschmerzen mich kaum noch behinderten.» ♦ CEV/ML



Mulhauser: Rückenprobleme

Grand Prix von Motegi - Moto3

Auf den Spuren des Bruders

Die Chancen, dass 2015 nach Marc Márquez auch sein jüngerer Bruder Alex einen Weltmeistertitel feiern kann, sind nach dem Motegi-GP klar gestiegen.

Die Zeichen stehen gut, dass die «Márquez-Mania» in wenigen Wochen in neue, bisher unerreichte und noch schwindelerregendere Höhen aufsteigen wird: Erstens hat Superstar Marc Márquez in Motegi seinen zweiten MotoGP-Titel in Folge und den vierten Titel insgesamt nach Hause gefahren, und zweitens ist sein drei Jahre jüngerer Bruder Alex auf bestem Weg, den WM-Titel seines Bruders in der kleinsten Klasse nach 2010 (125 ccm, Derbi) ein zweites Mal in die Familie Márquez nach Cervera in Spanien zu holen. Dass zwei Brüder im selben Jahr in der GP-Welt Weltmeister werden, das gab es noch nie.

Schützenhilfe von Miller

Doch in Motegi benötigte Márquez der Jüngere die Schützenhilfe seiner Gegner, um nach Barcelona und Assen seinen dritten Sieg des Jahres sicherstellen zu können. In der letzten Runde verbremsten sich die vor ihm liegenden Streithähne Jack Miller und Danny Kent vor der letzten Tunneldurchfahrt in perfekter Harmonie; Márquez liess sich nicht zweimal bitten und wischte mit Evren Vázquez und Brad Binder im Schlepptau innen durch und gewann. Mil-

ler und KTM blieb nur noch der enttäuschende fünfte Rang.

Márquez: 25 Punkte Vorsprung

«Ich wusste, dass ich in der letzten Runde gute Chancen hatte, Miller zu packen, denn meine Honda funktionierte heute sehr; sehr gut», freute sich Márquez im Ziel. «Ich setzte meine Attacke auf der Gegengeraden, dann verbremste er sich heftig und die Sache war gelaufen. Klar habe ich nun 25 Punkte Vorsprung auf Miller, aber in Australien hat er Heimvorteil und kann auf die Unterstützung seiner Fans zählen. Aber unser Team ist stark und die Honda superschnell, wir werden uns auch in Australien den Sieg zum Ziel setzen!»

Rins: Aus für Titelkampf?

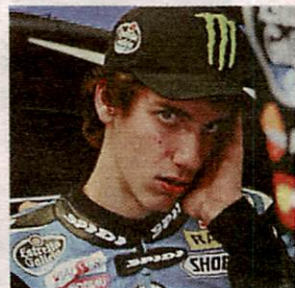
Doch nicht nur WM-Hauptgegner Miller, sondern auch sein eigener Teamkollege Alex Rins spielte Márquez in die Karten; nach einem Rempler eines Gegners beim Start fiel Rins aus den Top 20. Er rackerte sich zwar wieder auf Rang 9 nach vorne, doch mit nun 37 Punkten Rückstand sind seine Titelchancen dramatisch gesunken. «In Turn 1 habe ich den Sieg, den ich gebraucht hätte, verspielt», ärgerte sich Rins. «Ich hätte eventuell wieder zur Spitze aufschliessen können, aber ein paar Gegner bremsten extrem spät und waren in den Kurven viel zu langsam. So konnte ich meinen Speed nicht halten.» ◆ ML/CE



Miller (8) führte meist; dahinter Márquez (23) und Binder (11)



Alex Márquez: Grosser Sieger



Alex Rins: Grosser Verlierer

Philipp Öttl

Keine Punkte



Öttl (65) vor Iwema (13): «Ich falle zu oft in alte Muster zurück»

Philipp Öttl zeigte zwar in Motegi mit der Kalex-KTM eine brave Aufholjagd, die ihn bis auf Platz 17 nach vorne führte. Doch WM-Punkte lagen leider zu keinem Zeitpunkt in Reichweite.

Nach einem katastrophalen Qualifikationstraining und dem 33. Startplatz in der elften und vorletzten Startreihe gab es für den Kalex-KTM-Piloten Philipp Öttl wenigstens im Rennen einen Lichtblick. Er kämpfte sich durch das halbe Feld bis auf den 17. Rang vor, doch bis zu den Punkterängen fehlten dem 18-Jährigen immer noch 20 Sekunden. Öttl bleibt weiterhin auf seinen bescheidenen 10 WM-Punkten und dem 23. Gesamtrang sitzen.

Alles radikal umgebaut

«Wir haben das Motorrad nach dem Warm-up noch einmal radikal umgebaut und dabei einen wichtigen Schritt nach vorne erzielt», erzählte Öttl. «Auch fahrerisch lief es besser, auch wenn ich immer wieder in alte

Muster zurückfiel. Für dieses Weekend war ich mit Rang 17 einigermaßen zufrieden, doch wir müssen unbedingt weiter nach vorne und dürfen uns durch die Schwierigkeiten nicht unterkriegen lassen. In Phillip Island am kommenden Sonntag sollte es auf dieser schnellen Strecke weiter vorwärts gehen; nicht nur wegen des Namens Phillip, sondern weil die schnelle Strecke mir und dem Motorrad eigentlich sehr gut liegt.»

Formkrise nicht überwunden

Trotz des Versuchs, positiv zu denken, gab Öttl in Motegi zu, dass seine Formkrise noch nicht überwunden ist: «Im Training schaffte ich es, ab und zu freier zu denken und lockerer aufzudrehen. Aber immer wieder falle ich in alte Muster zurück und kann mich nicht konzentrieren. Es enttäuscht mich sehr, dass es eher schlechter als besser wird. Es ist eine reine Fahrersache, da gibt es nichts zu beschönigen. Wir versuchen es hier und dort, doch irgendwann hast du alles durch und fängst wieder von vorne an.» ◆ CEV/ML

Luca Grünwald

Ziemlich nah dran

Weiter auf seine ersten WM-Punkte der Saison wartet immer noch Luca Grünwald vom Kiefer-Team. In Motegi war der Kalex-KTM-Pilot nach einem Topstart und schnellen Runden ziemlich nah dran, dieses Ziel zu erreichen, doch ein Sturz im letzten Renndrittel machte alle Hoffnungen zu nichts.

«Ich lag lange hinter Alessandro Tonucci, der am Ende den 15. Platz erreichte», erzählte Grünwald enttäuscht. «Ich wollte ihn nicht entweichen lassen, was mit abbaurenden Reifen immer schwieriger wurde. Nach einem kleinen Fehler stürzte ich nach einer Welle übers Vorderrad in

den Kies. Ich konnte das Rennen aber trotz verbogenem Bremshebel immerhin noch zu Ende fahren. Schade, die erste Rennhälfte war wirklich gut. Na ja, vielleicht klappt es jetzt am Sonntag in Phillip Island.» ◆ CEV/ML



Grünwald: Wieder 0 Punkte

NACHRICHTEN

Malaysisches Nationalteam steht

Sepang Circuit Team Das nächstjährige Malaysische Team, das vom derzeitigen Caterham-Moto2-Teamchef Johan Stiefegelt geleitet werden soll und von Air-Asia-Eigner Tony Fernandez, der Rennstrecke von Sepang sowie dem malaysischen Sportministerium unterstützt wird und KTM-Motorräder einsetzen wird, hat auch seine Fahrerpaarung bekanntgegeben: Es werden der bald 23-jährige Zufahmi Khairuddin und der 17-jährige Hafiq Azmi sein. Khairuddin, der in diesem Jahr Probleme hatte, mit der Honda an seine frühere Form anzuschliessen, wurde in Motegi 14., glaubt aber selbst, dass er sein Formtief überwunden hat, und will in zwei Wochen bei seinem Heim-GP in Sepang wieder in die Top 10 fahren.

Asien-Cup fest in japanischer Hand

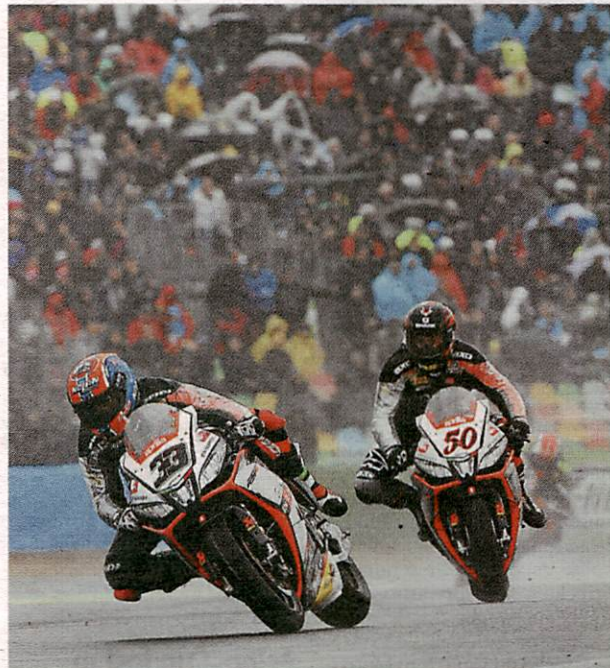
Asia Talent Cup Bei der vorletzten Runde zum asiatischen Gegenstück des MotoGP Rookies Cup bestätigte sich der Trend dieser Saison: Die Japaner dominieren. Im Qualifying war der japanische Cup-Leader Yuta Date der Schnellste, das Rennen der auf identischen Honda NSF 250 gefahrenen Nachwuchs-Serie ging an den 14-jährigen Japaner Ayumu Sasaki. Sechs der Top-10-Piloten kamen aus dem Land der aufgehenden Sonne, und auch in der Cup-Gesamtwertung belegen die Japaner die ersten sechs Plätze. Aber es gibt Hoffnung auf Abwechslung: Die letzten beiden Läufe werden in zwei Wochen beim Sepang-GP gefahren. Da der Malaysier Shafiq Rasol in Motegi ein Super-Rennen zeigte und nur um einen Zehntel von Sasaki geschlagen wurde, macht er sich grosse Hoffnungen beim Finale in seiner Heimat. ◆ IP/CEV

KOMPAKT

»»» **Moto3** Die Moto3-Motoren erweisen sich in dieser Saison als sehr zuverlässig. Drei Rennen vor Schluss fährt Honda-Pilot John Mac Phee erst sein viertes von sechs erlaubten Triebwerken. ◆ CEV

Superbike-WM

Melandri pokert hoch



Marco Melandri (vor Sylvain Guintoli): Provoziert er Aprilia?

Der italienische Aprilia-Star ist sich mit Aprilia einig, doch sein umtriebiger Manager spricht plötzlich von einer Option mit Ducati in der Superbike-WM.

Aprilia und Rennboss Romano Albesiano sind nicht zu beneiden. In Magny-Cours verlautbarte man, dass man ungeachtet der Top-3-Option bereits einen Vertrag für 2015 mit Marco Melandri geschlossen habe. Dann folgte dessen Stallorder-Verweigerung in Lauf 2.

Alles nur Taktik?

Jetzt giesst Melandri-Manager Alberto Vergani mit den Ducati-Spekulationen weiteres Öl ins Feuer: Laut Vergani hätte Melandri die Option auf eine Werks-Ducati Panigale mit einem Sponsor aus der Mobilfunk-Branche.

Zur Erinnerung: 2008 gab es für Melandri bei Ducati ein MotoGP-Fiasko, doch seither ist

mit Gigi Dall'Igna ein neuer Mann am Steuer. Es ist aber sehr zu bezweifeln, ob sich Ducati neben den Werks-Piloten Giugliano und Davies ein Ass wie Melandri, der Anspruch auf Nummer-1-Status stellen würde, in ein eigenes Team steckt.

Vergangene Woche hiess es denn auch, Red Devils hätte sich mit Aprilia geeinigt. Promoter Dorna hätte hier besonderes Interesse. Denn mit einem Schlag könnte man Toni Elias und Melandri auf Aprilia-Bikes in der Serie halten. Auch eine Aprilia-Kooperation mit Luca Montirons JiR-Team steht noch zur Diskussion.

Kommt De Angelis?

Mit Alex De Angelis (30) könnte 2015 ein weiterer Ex-MotoGP-Pilot in die SBK kommen. Der erfahrene Italiener sprach mit Teams wie Althea und MV Agusta. Althea steht aber bereits die Verpflichtung von Nico Terol (26) bevor. ♦ JO

NACHRICHTEN

Terol vor dem Sprung zu Ducati Althea

Superbike-WM Moto2-Pilot Nico Terol (26) steht vor der Vertragsunterzeichnung bei Ducati Althea. Weil Teamboss Genesio Bevilacqua Danilo Petrucci durch die Lappen ging, will er nun den Spanier holen. Terol war 2011 letzter 125er-Weltmeister. Nach drei Siegen 2013 in der Moto2 und WM-Rang 7 erlebt er 2014 ein Katastrophen-Jahr.

Sofuoglu verlängert bei Kawasaki

Supersport-WM Der dreifache Supersport-Weltmeister Kenan Sofuoglu hat einen Vertrag unterzeichnet, laut welchem er auch 2015 im Team Puccetti mit Sponsor San Carlo antreten wird. Teamkollege wird dort 600er-EM-Champ Marco Faccani.

Buckmaster: Kein Aufstieg 2015?

Supersport-WM PTR-Team-boss Simon Buckmaster, der in der Supersport-WM derzeit neben Jack Kennedy auch Martin Cardenas, Nacho Calero und Rattapark Wilairot einsetzt, grübelt über die Zukunft. Durch die neuen Evo-Regeln - die aus Buckmasters Sicht weiter den Werken helfen - denkt er nicht mehr an die SBK. Optionen sind ein weiteres Jahr in der 600er-WM oder der Wechsel in die BSB. ♦ JO

Superbike-WM

BMW-Team als Appetitmacher

Rund um das BMW-Kundenteam von SBK-Ikone Troy Corser sind neue Details durchgesickert.

Corser, der sich im JR-Racing-Team von Joslin Robinson selbst um die Technik kümmern will, liess in Magny-Cours noch einige Fragen offen. Als Fahrer hat neben Josh Brookes und Leon Camier auch Leon Haslam noch eine Chance. Die Perspektive klingt vielversprechend: «Die neue BMW ist ein Bike mit einem sehr guten Basis-Paket, und wir werden 2015 laufend mit Updates versorgt. Wir kommen nicht als Touristen in die WM. Unser Ziel wird es sein, die Kawasaki und Aprilia zu schlagen.»

Corser will bei den Tests selbst auf die S1000 RR steigen. «Ich werde sicher die eine oder andere Chance er-

greifen und ein paar Runden drehen. Wir werden ab dem Spätherbst testen.»

Was mittlerweile ebenfalls klar ist: Der Grossteil des Budgets kommt von der Regierung der Dominikanischen Republik. Dort wächst das Interesse an Motorsport stetig. Dem will man gar mit dem Bau einer Rennstrecke Rechnung tragen. «Es ist noch nicht offiziell, aber es



Troy Corser

IDM Superstock 1000

Vom Keller zurück ins Licht

Er kam, sah und siegte. Marvin Fritz steigt mit dem IDM-Titel in der Supersport-Klasse in der Tasche auf eine 1000er-Superstock-Yamaha um. Superbike-Angebote lehnte er ab.

Hätte ihn Motorradhändler Jakob Bayer am vergangenen Jahresende nicht aufgefangen, wäre es mit der Karriere von Marvin Fritz wohl vorbei gewesen. Der 21-Jährige, der 2005 als ADAC-Junior-Cup-Sieger gefeiert wurde, litt unter chronischer Geldnot, trat nur sporadisch auf. Und sein Intermezzo

als Grand-Prix-Fahrer vor drei Jahren war auch bereits längst vergessen.

Doch nachdem Luca Grünwald 2014 das Supersport-IDM-Team Bayer Bikerbox verliess, tat sich für Fritz ein neuer Weg auf. Er übernahm die Yamaha des Bayern mit dem einzigen Unterschied, dass er vom WP-Fahrwerk zu Bitubo wechselte. Die Ziele: Top-5-Ränge und gelegentlich ein Podiumsplatz.

Was wirklich passierte? Fritz gewann beide Rennen beim Saisonauftakt auf dem Lausitzring. Von insgesamt 15 Rennen stand er 14 Mal auf dem Siegerpodest.

Während der Saison gingen nur drei Stürze auf sein Konto. Teamchef Bayer schwelgte mit seinem neuen Fahrer längst im Glück, reagierte grosszügig und übernahm die Rechnung.

Nach dem Supersport-Titelgewinn in Hockenheim flatterten Fritz Superbike-Angebote ins Haus. Er lehnte ab. «Ich habe noch nie auf so einem Motorrad gesessen und denke, dass ich auch mit einer guten Superstock-Yamaha unter die schnellsten fünf Fahrer des Feldes kommen kann. Das Team zu wechseln - dafür gibt es gar keinen Grund.» ♦ AWI



Dankbar: Marvin Fritz

KOMPAKT

»» **Superbike-WM** Ducati-Ikone Troy Bayliss will MotoGP-Überflieger Marc Márquez beim «Superprestigio» - einem Supermoto-Dirttrack-Event in Barcelona - beim Driften fordern.

»» **Superbike-WM** Das offizielle Testverbot dauert diesmal nur vom 21. Dezember bis 4. Januar.

»» **Superstock-Cup** Das Alterslimit 1000er-Superstock-Cup wurde ab 2015 auf 28 Jahre angehoben.

»» **IDM Sidecar** Das verunglückte Hock-Team kehrt nicht zurück, legt aber zum Abschied einen Kalender 2015 mit Bildern von Kurt Hock und dem tödlich verletzten Enrico Becker auf. Bestellungen: hock-racing@t-online.de ♦ JO/AWI

MOTORSPORT
aktuell

TANKEN ODER SHOPPEN?

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

GRATIS
für Sie zur Wahl

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 Oberesch (Vorsetz), Heino Dänkeop, Dr. Michael Röhle, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg, als leitender Unternehmens-AG Hamburg, HRB 95752

1. Amazon.de Geschenkkarte



Tankgutschein
30 €

JET
SCHLAUER IST DAS.

2. JET Tankgutschein

Media Markt®

€ 30

3. Media Markt Gutschein

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

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

Ja, ich möchte **MOTORSPORT aktuell** mit 14% Preisvorteil lesen. Best.-Nr. 1140928
Senden Sie mir ab der nächsterreichbaren Ausgabe 50 x **MOTORSPORT aktuell** zum Preis von zzt. nur 86,-€ inkl. MwSt. und Versand. **Gratis** dazu erhalte ich den **Gutschein wie angekreuzt** nach Zahlungseingang und solange Vorrat reicht, Ersatzlieferungen sind vorbehalten. Nach Ablauf des ersten Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen. Bei Bankeinzug erhalte ich zusätzlich **2 GRATIS-Ausgaben**.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

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

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

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

IBAN _____
BIC _____ Geldinstitut _____

Ich bezahle per Rechnung

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

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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 *Das Angebot gilt derzeit nur in Deutschland.

Mit 19 am Ziel: Erik Riss ist jüngster Langbahn-Weltmeister aller Zeiten



Erik Riss

«Viel Druck,
wenn man
Riss heisst»

Zur Person

Erik Riss

Geburtstag 13. September 1995

Geburtsort Memmingen (D)

Herkunftsland Deutschland

KARRIERE

2012 Deutscher Langbahn-Vizemeister

2013 Langbahn-GP-Challenge-Sieger

2013 Bundesliga-Meister (Landshut)

2013 Zweitligameister (Herxheim)

2014 Deutscher Langbahnmeister

2014 Langbahn-Teamweltmeister (D)

2014 Langbahn-Weltmeister

Hobbys: Motocross, Fussball, Fitness-training

Von THOMAS SCHIFFNER

In seiner dritten Rennsaison und seinem ersten WM-Jahr gewann Erik Riss die Langbahn-Team- und die Einzel-Weltmeisterschaft. Mit 19 Jahren und 15 Tagen wurde er beim Titelgewinn in Mühlendorf jüngster Langbahn-Weltmeister aller Zeiten. Damit ist der Schüler aus dem schwäbischen Bad Wurzach in seinem Alter besser als Vater Gerd, der mit elf WM-Titeln bester Langbahn-Pilot der Historie ist.

Als du in diese Saison gestartet bist, hattest du da eine Idee oder Vision, gleich in deinem ersten WM-Jahr schon um den WM-Titel kämpfen zu können?

ERIK RISS: Eine Vorstellung schon; es war in gewisser Weise mein Ziel, Weltmeister zu werden. Ich wusste, dass ich diese Fahrer auch schlagen kann und habe mich noch mehr vorbereitet. Ich habe mir aber nicht irgendwelche Hoffnungen gemacht, dass ich da jetzt gleich vorne in die Spitze reinfahre.

Und wie sehr hast du vor dem Finale in Mühlendorf noch an deine Titelchance geglaubt? Du hattest einen Rückstand von fünf Punkten auf den WM-Leader Jannick de Jong, warst nur Tabellendritter und bist dann mit fünf Punkten Vorsprung doch noch Weltmeister geworden.

Es war schwer, noch an die Chance zu glauben, weil der Abstand schon gross war. Aber der Glaube war immer da. Ich habe mich darauf vorbereitet und extra vor Mühlendorf zwei Kilo abgenommen. Wenn ich schon vorher aufgegeben hätte, wäre es sicher nicht mehr möglich gewesen.

Im ersten Lauf und im Finalrennen wärst du beinahe ins Startband gefahren und damit disqualifiziert worden. Wie viel nervöser als sonst warst du bei deiner ersten WM-Entscheidung?

Allgemein war ich während des ganzen Rennens ziemlich entspannt. Ich bin das angegangen wie ein normales Rennen. Ich habe versucht auszublenden, was die Gegner machen oder gegen wen ich am Start stehe. Aber als ich im ersten Lauf am Startband stand, musste ich kurz daran denken, um was es geht, und da gingen mir die Nerven durch. Bis zum Finale wusste ich gar nicht, wie die Punkte stehen, aber man hörte es über die Lautsprecher. Das war für meine Nerven dann noch härter. Im Hintergrund hast du deinen Vater Gerd, den erfolgreichsten Langbahnfahrer aller Zeiten. Dein Bruder Mark, selbst erfolgreich im Speedway, steht an deiner Seite. Wie wichtig waren beide für deinen schnellen Erfolg?

Sehr wichtig. Mein Vater kann mir zwar heutzutage nicht mehr so viele Tipps geben. Ich sitze selbst auf dem Motorrad und muss das umsetzen. In den Jahren, als er gefahren ist, war er für mich ziemlich wichtig. Ich war immer dabei und habe mir das alles von ihm abgesehen. Er war immerhin der beste Langbahnfahrer aller Zeiten, und wenn man so einen Vater hat, dann hilft das schnell weiter. Mit meinem



«Vater weiss, wie schwer wir es haben mit dem Namen.»

ERIK RISS

Bruder Mark spreche ich über alles; er versteht mich ziemlich gut. Er fährt selbst auch und weiss, wie gross der Druck ist, wenn man Riss heisst. Er ist derjenige, der mich am besten versteht.

Wieviel Einfluss nimmt dein Vater Gerd auf deine Rennvorbereitungen und während der Wettbewerbe?

Auf die Rennvorbereitung null. Er überlässt das ziemlich mir selbst. Am Anfang war das anders, aber mittlerweile hat er anerkannt, dass ich meinen eigenen Weg gehe und dass ich meine eigenen Vorstellungen habe. Während des Rennens ist er aktiver. Er gibt mir gewisse Tipps; er sorgt sich darum, dass ich nicht nervös bin – dadurch ist er eine grosse Hilfe. Du fährst mit den Motorrädern deines Vaters, mit denen er 2008 vor seinem verletzungsbedingten Rücktritt letztmals Weltmeister wurde. Im aktuellen Motorradsport ist das eigentlich ein No-go. Wieso funktioniert es bei dir trotzdem so gut?

Darüber haben wir uns in der ersten Saison auch gewundert, dass ich da so gut mithalten konnte. Es waren schon drei, vier Jahre vergangen. Man denkt, dass sich die Technik und die Motoren weiterentwickeln. Aber ich konnte bei einem meiner ersten Langbahnrennen gut mithalten, und obwohl wir verwundert waren, haben wir alles beim Alten belassen.

Dein Bruder Mark und du, ihr habt seit früher Kindheit bis vor zwei Jahren immer nur Motocross trainiert. Das mutet seltsam an für die Kinder des erfolgreichsten deutschen Bahnrennfahrers. Warum habt ihr so lange einen Bogen um den Bahnsport gemacht?

Wir waren zwar immer bei den Rennen unseres Vaters dabei. Aber wir sind eigentlich nie auf die Idee gekommen, das mal selbst auszuprobieren. Es kam eigentlich nie in Frage, weil un-

ser Vater gefahren ist und wir ihn unterstützen wollten. Wir sind zuhause hinter dem Haus ein bisschen Motocross gefahren, aber mit Motorradfahren hatten wir sonst nur über meinen Vater zu tun.

Wie sehr war/ist dein Vater dein Vorbild?

Wenn der eigene Vater der erfolgreichste Fahrer in einer Sportart war, ist er natürlich ein Vorbild. Ich war immer bei seinen Rennen dabei und versuche jetzt das, was ich über die Jahre mitgenommen habe, umzusetzen.

Und was wolltest/willst du ganz anders machen als er?

Schwierige Frage. Ich bin ein anderer Mensch. Ich habe meine eigene Vorstellung davon, wie ich mich vorbereite. Ich versuche natürlich, meinen Vater im Fahrstil zu imitieren. Aber es gibt nichts, was ich anders machen würde. Ich gehe meinen eigenen Weg. Ich vergleiche mich nicht mit meinem Vater, deshalb kommt diese Frage für mich gar nicht auf.

Wie gross war der Erwartungs- und Erfolgsdruck von zuhause auf dich, beim Thema Motorsport und auf anderen Gebieten wie zum Beispiel Schule?

Schule ist für mich ziemlich locker. Früher war es von Seiten der Eltern etwas strenger. Wenn ich eine schlechte Note habe, kriege ich schon einen Anschiss, aber ich bekomme es dann wieder auf die Reihe. Beim Rennen war die erste Saison total locker. Je länger wir gefahren sind, desto



«Ich habe den Traum, im Ausland vom Sport zu leben.»

ERIK RISS

mehr hat sich mein Vater gewünscht, dass es vorwärts geht. Als Vater will man immer, dass der Sohn Erfolg hat. Wir haben anfangs auch öfters Diskussionen gehabt; das hat sich dann aber geregelt. Er macht uns keinen Druck und unterstützt uns auch, dass wir uns von anderen keinen Druck machen lassen sollen. Er weiss, wie schwer wir es haben mit dem Namen Riss. **Welchen Druck hast du von den Medien und Fans verspürt, als Sohn von Gerd Riss auf der Rennstrecke anzutreten?**

In der ersten Saison war davon noch nichts zu spüren. Aber sobald der Erfolg kam, habe ich das immer mehr gespürt. Wenn ich gut gefahren bin, hiess es, bei diesem Vater muss man ja gut sein. Wenn ich nicht so gut war, hiess es gleich, was ist da los? Das war schwer für mich, da ich

noch so jung bin und den Sport noch nicht lange betreibe. Letztes Jahr bin ich damit gar nicht klargekommen. Ich habe dann im Winter mental an mir selbst gearbeitet und mir vorgenommen, den Druck nicht so an mich ranzulassen. Das hat diese Saison ganz gut geklappt. Natürlich ist der Druck noch da, aber es kommt darauf an, ob man ihn an sich ranlässt.

Du bist jetzt Weltmeister und gleichzeitig Schüler, vom Status her also Amateur. Was sind deine weiteren Wünsche und Ziele sportlich und beruflich?

Berufliches Ziel ist, nächstes Jahr Abitur zu machen. Dann vielleicht ein Studium, denn damit hätte ich auch viel Freizeit, um Rennen zu fahren. Natürlich will ich versuchen, beides zu verbinden. Aber mein Ziel in erster Linie ist es, von dem Sport zu leben. Das werde ich auf jeden Fall versuchen. Ob ich das schaffe, weiss ich nicht, deshalb ist es gut, eine Absicherung, sprich Abitur, zu haben.

Der Bahnsport gilt in Deutschland als ausgesprochene Randsportart. Was hat und wird sich durch deinen Titelgewinn verändern?

Es gab in den letzten Tagen viel Trubel, die Tage waren sehr stressig. Aber geändert hat sich im Grunde nicht viel und es wird sich wohl auch nicht viel an meinem Leben ändern.

Wie reagieren deine Mitschüler und Lehrer auf dich als Motorrad-Weltmeister?

Die bekommen das gar nicht mit, höchstens, wenn etwas in der Zeitung steht. Es ist schön, wenn die Lehrer gratulieren, aber ich habe eher Nachteile durch die Doppelbelastung. Von der Schule aus geht es meist direkt in die Werkstatt.

Zurück zum Alltag auf der Piste: Worin und wie willst du dich als Fahrer noch weiter verbessern?

Auf der Langbahn habe ich mein Ziel erreicht. Ich wollte Weltmeister werden. Ich war selbst überrascht, dass es so schnell ging. Weiterentwickeln will ich mich auf jeden Fall auf der Speedwaybahn. Ich habe den Traum, irgendwann davon zu leben und ich habe den Traum, irgendwann im Ausland zu fahren. Deswegen will ich so bald wie möglich ins Ausland gehen und dort Fahrpraxis sammeln, gegen hochrangige Gegner fahren und mich weiterentwickeln. **Ist es für dich auch denkbar, mit deinem Erfolg und deinem Können vom Bahnsport in eine andere Motorrad-Disziplin zu wechseln?**

Ich fahre ja auch Motocross; das könnte ich mir vorstellen. Ich glaube aber nicht, dass ich da eine Chance hätte. Die Entwicklung hängt immer davon ab, wie man in der Kindheit gefördert wurde. Deshalb wäre es wohl schwer, umzusteigen. ♦



Von Vater Gerd abgeschaut: Eriks dynamischer Fahrstil



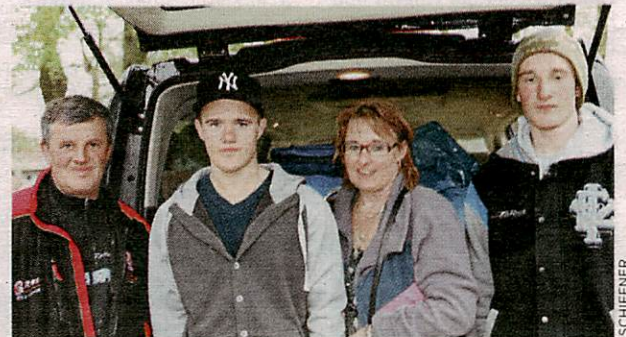
Auch im Speedway (hier Pardubice) ist Erik Riss konkurrenzfähig



Eriks Bruder Mark ist ihm auf der Speedwaybahn ebenbürtig



Fünf Jahre altes Motorrad: Gerd Riss Eigenbau-GM



Family Affair: Gerd, Erik, Diana und Mark Riss (v.l.)

Speedway-GP Torun

«Herbie» zum Dritten

Von GEORG DOBES

Greg Hancock ist neuer Weltmeister. Krzysztof Kasprzak gewann den polnischen GP und holte die Silbermedaille. Martin Smolinski beendete die WM-Saison als Zwölfter.

Als Greg «Herbie» Hancock im 10. Lauf Zweiter wurde, stand er als neuer Weltmeister fest. Der 44-Jährige holte im polnischen Torun seinen dritten WM-Titel und ist damit erfolgreichster US-Amerikaner der Speedway-Geschichte. Nicht mal eine Handverletzung, die er sich vor sechs Wochen zuzog, konnte ihn auf dem Weg zum WM-Gewinn bremsen. «Verletzungen sind grosse Hindernisse und Herausforderungen. Solange ich mich nicht lebensgefährlich verletze, will ich meine Laufbahn fortsetzen. Mein Geist ist viel jünger als mein Körper. Ich bin fit und will immer noch siegen», sagte Hancock.

Krzysztof Kasprzak triumphierte in Torun und wurde Vizeweltmeister. Um die Bronze-



Historischer dritter Titel für Greg Hancock, hier vor Andreas Jonsson und Troy Batchelor

medaille musste ein Stechen zwischen Nicki Pedersen und Titelverteidiger Tai Woffinden ausgetragen werden, das der Däne gewann.

Smolinski hofft auf Wildcard

Martin Smolinski wurde in Polen mit 4 Zählern 14. Trotz seines Neuseeland-Sieges schloss er die WM-Saison lediglich als Zwölfter ab und kann nur noch hoffen, eine permanente Wildcard für 2015 zu bekommen. ♦

SPEEDWAY-GP / Resultate

Torun (PL): 11. Oktober 2014; Bahnlänge: 325 Meter; Wetter: wolkenlos, 17 Grad
1. Krzysztof Kasprzak (PL), 17 Punkte; 2. Andreas Jonsson (S), 17; 3. Jaroslav Hampel (PL), 11; 4. Nicki Pedersen (DK), 14; 5. Greg Hancock (USA), 13; 6. Tai Woffinden (GB), 9; 7. Adrian Miedzinski (PL), 9; 8. Kenneth Bjerre (DK), 8; 9. Chris Holder (AUS), 7; 10. Maciej Janowski (PL), 7; 11. Troy Batchelor (AUS), 6; 12. Matej Zagar (SLO), 5; 13. Pawel Przedpelski (PL), 4; 14. Martin Smolinski (D), 4; 15. Chris Harris (GB), 4; 16. Fredrik Lindgren (S), 3; 17. Oskar Fajfer (PL), 0; 18. Michael Jepsen Jensen (DK), 0.

WM-Endstand (nach 12 GP): 1. Hancock, 140 Punkte; 2. Kasprzak 132; 3. Pedersen 121+3; 4. Woffinden 121+2; 5. Zagar 114; 6. Jonsson 103; 7. Holder 100; 8. Hampel 98; 9. Batchelor 91; 10. Lindgren 90; 11. Niels-Kristian Iversen (DK) 87; 12. Smolinski 81; 13. Bjerre 79.

Internet: www.speedwaygp.com

Enduro-DM Streitberg

Schröter ist Meister

Dennis Schröter hat sich mit einem Tagessieg seinen ersten Meistertitel in diesem Jahr geholt. Nach dem vorletzten DM-Lauf in Streitberg ist der Husqvarna-Fahrer in der E3-Klasse nicht mehr einzuholen.

Zusätzlich ging es für Schröter noch um die klassenübergreifende Meisterschaft im Deutschen Enduro-Championat: Da liegt er ebenfalls in Führung, doch als echter Rennfahrer konnte er nicht langsam und vorsichtig fahren: «Das habe ich zu Beginn probiert und bin prompt hinterhergefahren.» Dann schaltete der Husqvarna-Fahrer wieder auf Angriff und holte sich Stück für Stück die Führung zurück. Besonderes



E3-Meister Dennis Schröter

Pech hatte Titelverteidiger Marcus Kehr – nach einem Sturz in der ersten Sonderprüfung verklebte sich der Kupplungshebel in gezoogenem Zustand an den Handschalen.

Erster Sieg für Christian Weiss

Letztlich musste er seinen Bowdenzug aushängen, um die Prü-

fung mit einer Minute Rückstand zu beenden. Doch Kehr gab einfach nicht auf und kämpfte sich noch vom 50. Platz auf den achten Rang nach vorne!

In der E1-Klasse holte sich in der letzten Sonderprüfung Christian Weiss den ersten Tagessieg nach drei Jahren. ♦ RP

ENDURO-DM / Resultate

Streitberg: 12. Oktober 2014; 3 Runden à 62 km; Wetter/Piste: bedeckt/trocken, 17 Grad
Klasse Enduro I (12 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Christian Weiss (Husqvarna), in 53:57,66 min; 2. Edward Hübner (KTM), +0,13 sec; 3. Jonathan Rosse (Yamaha), +48,88; 4. Jörg Hausteil (KTM); 5. Derrick Görner (Husqvarna); 6. Michael Röhrli (Sherco); 7. Tim Apolle (Husqvarna); 8. Maik Schubert (KTM); 9. Dirk Peter (KTM).

Stand (nach 8 von 10 Läufen): 1. Hübner, 188 Punkte; 2. Görner 179; 3. Hausteil 148; 4. Weiss 147; 5. Röhrli 124; 6. Schubert 111; 7. Apolle 108; 8. Lang 60; 9. Kradorf 56.

Klasse Enduro II (18 Fahrer gestartet, 18 gewertet): 1. Davide von Zitzewitz (KTM) in 53:41,44 min; 2. Andreas Beier (Husqvarna), +12,22 sec; 3. Mike Hartmann (Husqvarna), +55,03; 4. Nick Emmrich (Husqvarna); 5. Bruno Wächtler (KTM); 6. Steffen Haag (KTM); 7. Nico Rambow (KTM); 8. Manolito Welink (Husqvarna); 9. Markus Ludwig (GasGas); 10. Christoph Hackel (KTM).

Stand (nach 8 von 10 Läufen): 1. Beier, 188 Punkte; 2. von Zitzewitz 186; 3. Hartmann 140; 4. Emmrich 140; 5. Wächtler 125; 6. Rambow 100; 7. Ludwig 93; 8. Engelmann 78; 9. Hassenpflug 77; 10. Stube 67.

Klasse Enduro III (13 Fahrer gestartet, 12 gewertet): 1. Dennis Schröter (Husqvarna) in 53:38,44 min; 2. Marco Neubert (Yamaha), +30,66 sec; 3. Jan Schäfer (KTM), +42,71; 4. Marcus Kehr (Sherco); 5. Tilman Krause (Beta); 6. Björn Feldt (KTM); 7. Kenny Löttsch (KTM); 8. Gerrit Helbig (KTM); 9. Leonhard Blaack (Beta); 10. Marko Siedel (KTM).

Stand (nach 8 von 10 Läufen): 1. Schröter 197; 2. Kehr 153; 3. Schäfer 146; 4. Feldt 145; 5. Neubert 143; 6. Krause 127; 7. Löttsch 111; 8. Springmann 95; 9. Blaack 92; 10. Helbig 88.
Enduro-Championat: 1. Schröter in 53:38,44 min; 2. von Zitzewitz, +0:03,00 min; 3. Beier, +0:15,22; 4. Weiss; 5. Hübner; 6. Neubert; 7. Schäfer; 8. Kehr; 9. Hartmann; 10. Rosse.
Stand (nach 8 von 10 Läufen): 1. Schröter, 610 Punkte; 2. Hübner 537; 3. Beier 533; 4. von Zitzewitz 523; 5. Kehr 503; 6. Görner 491; 7. Schäfer 434; 8. Feldt 430; 9. Weiss 425.
Nächster Lauf: 18./19. Oktober 2014, Zschopau

Internet: www.enduro-dm.de

NACHRICHTEN

USA-GP 2015 mit Roczen und Co

Motocross-WM Der Endlauf zur MXGP-WM-2015 findet am 20. September in Glen Helen/Kalifornien statt. Ausschlaggebend für die Rückkehr des US-GP nach dreijähriger Pause ist der WM-Vertrag des neunfachen US-Meisters Ryan Villopoto, sowie die Zusicherung der Teilnahme der US-Werks-teams mit Spitzenfahrern wie Ken Roczen. Schon eine Woche später findet das Nationencross in Ernée/Frankreich statt.

Herxheim verteidigt Zweitliga-Titel

Speedway Team Cup Das letzte Match der 2. Bundesliga in Neuenknick konnte Titelverteidiger Herxheim mit 48 Punkten vor Wittstock (40), Güstrow (16) und Neuenknick (11) gewinnen. Damit schoben sich die Herxheimer in der Tabelle vor Wittstock auf Platz 1. Beste Fahrer waren Tobias Kroner, Erik Riss, Kai Huckenbeck und Mathias Schultz (alle 13 Punkte). ♦ AH/TS

Supermoto-WM

Titel an Franzosen

Frankreich mit Sylvain Bidart, Adrien und Weltmeister Thomas Chareyre gewann das Nationen-Supermoto im italienischen Cremona mit 15 Punkten vor Titelverteidiger Italien (25) und – überraschend – Deutschland (32). Zwei Siege in den drei Rennen für TM-Pilot Thomas Chareyre bildeten den Grundstein.

Das deutsche Trio agierte mit Bernd Hiemer (12/29), Markus Class (5/8) und Marc Reiner Schmidt, der die Plätze 3 und 4 belegen konnte.

Bernd Hiemers letztes Rennen

Bernd Hiemers Ausfall in Rennen 3 wurde als Streichresultat abgeschrieben. Der zweifache Weltmeister hatte vor dem Rennen seinen Rücktritt vom Sport erklärt.

Team Austria (Rudolf Bauer, Lukas Höllbacher, Manuel Hagleitner) wurde guter Sechster, die Schweiz (Philippe Dupasquier, Stephan Züger, Dani Müller) Siebte. ♦ TS

Cross-Country WM

Coma holt WM-Titel

Dakar-Sieger Marc Coma gewann auch den letzten Lauf der Cross-Country-Rallye-WM in Marokko. Damit holte sich der 38-Jährige den sechsten WM-Titel. Einzig Titelverteidiger Paulo Gonçalves hätte dem KTM-Fahrer noch die Meisterschaft streitig machen können. Doch der Honda-Pilot stürzte am vorletzten Tag und schied mit gebrochener Rippe aus.

Schnellster Fahrer in Marokko war eigentlich Gonçalves' Teamkollege Joan Barreda: Der Spanier gewann drei der sechs Tageswertungen, kassierte aber 30 Minuten Strafreit, weil er während eines Geschwindigkeitslimits zu schnell unterwegs gewesen war. ♦ RP



B. Hiemer



Sechster WM-Titel: Marc Coma

**MOTOR
SPORT**
aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Audi



TT RS S Tronic, EZ 3/2012, 37000 km, Leder, Klima, 250 kW, über 280 km/h, Sportauspuff, TÜV, unfallfrei, 1A Zustand, VB 40.950,- €. Tel. 06039/4791202, info@heller.lvm.de

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22941

BMW



330d A F31 TOU LUXURY LINE VK € 37.900,- EZ 10/2013, 25000 km, schwarz, UPE € 66.999,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22999

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



X1, EZ 10/2011, 70000 km, 180 kW (245 PS), schwarz-met., Navi, Tel., Klima, SHZ, NR-Fzg., 1. Hand, unfallfrei, Volleder, grosses Navi, Sound Anlage, scheckheftgepflegt, Bluetooth, Freisprechanlage, USB Anschluss, ein Satz WR mit Felgen, 21.300,- €. Tel. 0151/11521193

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22925

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



BMW 535 xDrive Touring, EZ 1/2012, 92000 km, 230 kW (313 PS), weiß, Leder, Navi, Tel., Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 38.790,- € (MwSt. awb.). Tel. 0171/7567919, reaultstefan@googlemail.com

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22962



535d xDrive GT NAVI PROF VK € 46.900,- EZ 04/2013, 28000 km, schwarz, UPE € 90.809,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, Tel. 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22998



X6 xDrive30d NAVI PROF VK € 47.900,- EZ 06/13, 20000 km, weiß, UPE € 83.669,-. jw-marhoffer GmbH, Hohenaspen 2, 69231 Rauenberg, 06222/9398200 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22996

BMW Alpina

Roadster S gesucht. 0171/4167106 H

Cobra

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

Ferrari

328 GTB/GTS gesucht. 0171/4167106 H

Jaguar

Seriöse Jag. ges., u.frei, Bj. 93-2013, ahg-schubert@t-online.de, 07231/143333 H

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!

Neu und gebraucht, alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lexus



LEXUS! Neu und gebraucht kauft man bei Auto Lackas GmbH 0281/95295-55, www.lackas.de/lexus H

Mercedes

VANSPO RTS.D E
BY HARTMANN-TUNING



Vans - sportlich - einzigartig, Sprinter 319 CDI, HARTMANN SP6 Conference (kompaktes Büromobil), Facelift auf Mod. 2014, EZ 09/2010, ca. 15000 km, 140kW/190PS, Aerodynamik SP6, 20" Alu-Radsatz, Sportlenkrad, Automatik, Bi-Xenon, hochwertigste Leder u. Alcantara Ausstattung, 4 Einzelsitze, Klapptisch, Aktenschränke (Markassa-Echtholz-Furnier), Schall- u. Wärmeisolierung, Kompressor-Kühlbox, Nespessobar, Standheizung, Klima u.v.m. 79.900,- € (MwSt. awb.) VANSPO RTS.D E by Hartmann-Tuning, Heinz Hartmann GmbH, Ziegeleistr. 5, 41472 Neuss, 02131/88088-50 H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22968

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

190 EVO I oder II ges. 0171/4167106 H

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

VANSPO RTS.D E

BY HARTMANN-TUNING



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

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 22967

Porsche



Panamera 4S Executive, 0 km, 309 kW (420 PS), schwarz, Leder, Navi, 146.678,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H

mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23009



Boxster S, Bj. 06/2009, 310 PS, metallisch-silber, 46.300 km, Schaltgetr., SII Rad Sportlr., Regens., Bixenon-Sch., Klimaautom., PASM, PCM, Navi, Tempom., Windsch., top gepfl., 34.800,- €. Telefon 08669/6562 oder 0160/91377445



Porsche 997, (Modell 2009), EZ 08/2008, nachtblau-metall., 345 PS, 6-Gang-Schalt., Leder, Schiebedach, Navi, 19 Zoll-Carrera-Rad, Felgen in Wagenfarbe, rote Bremsscheiben, TechArt-Tacho etc. TÜV/AU 05/16, VB 53.000,- €. Tel. 0170/9172064

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

Porsche



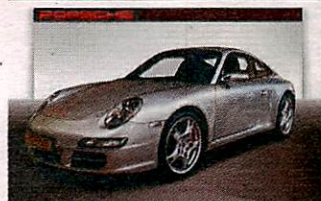
Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

991 Carrera 4 Cabrio, EZ 06/2013, 27200 km, 257 kW (349 PS), weiß, Leder, Navi, Klima, Xenon, 102.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23013



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

991 Carrera 4 Coupé, EZ 07/2013, 30096 km, 257 kW (349 PS), rot, Leder, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, 84.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23011



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de

911 Carrera S 997, EZ 03/2005, 72200 km, 261 kW (355 PS), silber, Navi, SD, SHZ, 39.900,- € Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154-91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23008



911 S/Ruf Kompressor Typ 997, EZ 7/06, 65000 km, 435 PS, schwarz, Klima, das Fahrzeug wurde im Sommer 2013 von Ruf revidiert und getüvt, Katalysatoren neu, Reifen neu, VB 60.000,- €. Tel. 0172/9972402, detlev.bartels@t-online.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23052



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

991 Carrera 4S Cabrio, EZ 07/2013, 18817 km, 294 kW (400 PS), weiß, Leder, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 118.500,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23015



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

997 Targa 4S Coupé, EZ 07/2011, 39594 km, 283 kW (385 PS), weiß, Leder, Navi, Xenon, SHZ, 72.900,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23016



Porsche Zentrum Köln
www.porsche-koeln.de

Panamera Diesel, 0 km, 184 kW (250 PS), weiß, Navi, Xenon, SD, SHZ, 100.505,- € (MwSt. awb.) Fleischhauer PZ GmbH, Fröbelstr. 15, 50823 Köln-Ehrenfeld, Tel. 0221-5774120, www.porsche-koeln.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23010

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



Porsche Zentrum Willich
www.porsche-willich.de

Boxster S 987, EZ 12/2005, 33800 km, 205 kW (279 PS), silber, Navi, Klima, Xenon, SHZ, 24.900,- € Tölke & Fischer Sportwagen GmbH & Co. KG, Jakob-Kaiser-Str. 1, 47877 Willich, Tel. 02154-91890, www.porsche-willich.de H
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23007

Renn/Rallye

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



Öl- und Wasserkühler für den Motorsport.

Service · Verkauf · Beratung



www.indysport.de H

www.luetticke-motorsport.de H



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

www.Rennsportshop.com

Porsche-Team Gieselmann Cup soll neu gegründet werden. Teamchef gesucht. Tel. 0571/9119427

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



C70 T5 Heico, 37000 km, 262 PS, Mod. 2009, 1. Hd., Topzustand, unfallfrei, VB 18.900,-. 0174/3665230, ah2121@web.de
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23019

Rennttransporter



Fahrzeugtransporter Sandwichaufbau, EZ 8/13, für hochwert. Transporte, hydr. kippar, 100 km/h Zul., ASK, RFK, Seilwinde 900 kg, Zuldg. 2050 kg, 1. Zul. 08/13, TÜV 08/15, neuwertig (1x genutzt), incl. Zubehör, VHB 20.000,- MwSt. ausw. 0171/3845521, dirk.goettmann@hotmail.com
mehr: automarkt.auto-motor-und-sport.de Nr. 23012

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

Smart

www.berlin-tuning.com H

Sportwagen



ULTIMA CAN-AM Spyder, 07/13, 800 km, 600 PS, 89.999,- €. Strassenzulassung. www.powercarsonline.com, Frank-Torsten Köpke, Kfz Vermittlung, An-/Verkauf, Sachlebenstrasse 6, 41541 Dormagen, Tel. 0163/3936516 H

Subaru

www.allrad-daewel.de 0651/86503 H

VW

Neufzg. Scirocco R-DSG, TZ 14, 500 km, weiß, NV, SD, 19", w. u. NP, 29.500,- €. Tel. 01520/1378627

Volvo

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

Stellenangebote



Sie wollen sich beruflich verändern? Team Rosberg hat folgende Stellen zu besetzen:

Rennmechaniker (m/w) DTM:

- Ihre Aufgaben
- Neuaufbau und die Wartung unserer Rennfahrzeuge unter der Leitung eines Ingenieurs
 - Betreuung der Fahrzeuge bei Tests und Rennen
 - Auf-/Abbau am Rennplatz
 - Reparatur der Einsatzfahrzeuge nach den Rennen
 - Boxenstopps

Ihre Qualifikationen

- Erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum KFZ-Mechaniker
- Zusätzliche Kenntnisse wie Schweißen, Drehen, Fräsen sind von Vorteil

LKW Fahrer (m/w):

- Ihre Aufgaben
- Transport unserer Rennfahrzeuge und Equipment
 - Betreuung der Reifen und Treibstoff
 - Auf-/Abbau am Rennplatz
 - Wartung von Equipment
 - Boxenstopps

Ihre Qualifikationen

- Führerscheinklasse C/CE
- Handwerkliches Geschick
- Zusätzliche Kenntnisse wie Schweißen, Drehen, Fräsen sind von Vorteil

Interessiert? Eine dieser Aufgaben wäre genau das Richtige für Sie? Wenn ja, dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Richten Sie bitte Ihre schriftliche Bewerbung mit Lebenslauf an:

Team Rosberg GmbH
Nachtweide 35,
D-67433 Neustadt/W
Tel. +49 6321 914-0
Fax +49 6321 914-205
E-Mail: info@team-rosberg.de

NACHRUF

Andrea de Cesaris



Arrivederci, Andrea! 208 GP hat er bestritten. Keinen davon hat er gewonnen. Das ist (vermutlich) ein Formel-1-Rekord für die Ewigkeit. Doch der lange von Marlboro unterstützte Andrea de Cesaris war besser als sein Ruf. Vielleicht nicht am Anfang seiner Karriere – da fiel er durch zahlreiche Unfälle auf und bekam den Übernamen von Crasheris. Doch mit der Erfahrung kamen die Ergebnisse. So zum Beispiel 1983. Da wurde er auf Alfa zweimal Zweiter. Oder die beiden dritten Plätze 1987 in Spa (im unterlegenen Brabham) und 1989 in Montreal (im schwachen Dallara der Scuderia Italia). Giancarlo Minardi, einer seiner zahlreichen Teamchefs, sagte einst: «Für einen Spitzenfahrer wie ihn war unser Team zu klein.» Doch AdC war nicht nur talentiert. Er hatte auch etwas Einzigartiges an sich: Seine fast kindliche Freude, wenn's um Rennsport ging. Als wir uns im Frühjahr in Monaco unterhielten, leuchteten seine Augen – wie damals, als er noch selber ins Lenkerrad griff. «Die Regeln», sagte er, «sind mir egal. Die Formel 1 wird mich immer faszinieren.» Auch der Faktor Spass kam bei ihm nie zu kurz. 2006 sass ich ihm in Katar bei einem Abendessen der Grand Prix Masters gegenüber. Als das Essen endlich serviert wurde, schnappte er sich wortlos die Pasta von Kollege Danner. Bis dieser das merkte, war der Teller aufgegessen – Andrea lachte nur. Überhaupt genoss er das Leben. Das Geld, das er an der Börse verdiente, gab er fürs Surfen aus. Mit 55 reiste er noch immer den «big ones» hinterher. In Monaco sagte er zu mir: «Surfen ist gefährlicher als Formel 1.» Am 5. Oktober starb de Cesaris bei einem Motorradunfall – nahe seiner Heimatstadt Rom. Sein Lachen wird mir fehlen. ♦ CE



1982: De Cesaris im F1-Alfa

Roland Bruynseraede

«Erste Aufgabe war Müllsammeln»

Von ARNO WESTER

Der ehemalige Renndirektor der Formel 1 und der DTM wird am 15. Oktober 75 Jahre alt. Nach mehr als 50 Jahren Kampf für mehr Sicherheit im Motorsport denkt der Belgier immer noch nicht an Ruhestand.

Roland, wie bist du zum Motorsport gekommen?

ROLAND BRUYNSERAEDE: Ich wohne 20 Kilometer von Zolder. Als dort 1963 die Rennstrecke neu gebaut wurde, bot ich meine Hilfe an. Meine erste Aufgabe war Müllsammeln. Und so wird man Renndirektor? Ich bin einem Automobilclub beigetreten. Da hat mich vieles interessiert: die technische Kontrolle von Rennfahrzeugen, die Arbeit als Streckenposten und all die damit verbundenen Sicherheitsfragen. Als 1973 die Formel 1 erstmals nach Zolder kam, war ich Stellvertreter des früher sogenannten «clerk of the course». Der wurde nach einem Fehler entmachtet und ich zum Nachfolger bestimmt.

Wie wurdest du F1-Renndirektor? Als es beim Österreich-GP 1987 einige Fehler gab, sagte der damalige FIA-Chef Balestre: «Jetzt machst du den Job!» Als Renndirektor musstest du dich an einem Rennwochenende um alles kümmern. Das habe ich bis Ende 1995 gemacht.

1994 starben in Imola Roland Ratzenberger und Ayrton Senna. Deine Erinnerungen daran? Schlechte, sehr schlechte. Ayrton Senna war für mich mehr als ein Rennfahrer, er war ein guter Freund. Ich habe ihn bei meinen Inspektionsrunden an den Rennstrecken oft getroffen, als er sie zu Fuss erkundete. Ayrton hatte als Rennfahrer einen anderen Blickwinkel, das



BROOKS

Roland Bruynseraede: Der Belgier wurde am 15. Oktober 1939 in Brügge (Belgien) geboren. Bis 1989 war der Technische Zeichner bei Ford in Genk beschäftigt, seit 1990 ist er Angestellter der FIA

fand ich sehr interessant. Denn bis dahin hatte ich nie Kontakt zu Fahrern, um mit ihnen über solche Dinge zu sprechen. Sein Tod brachte dich vor Gericht.

Ich wurde wie Patrick Head und Frank Williams (die Gründer des Williams-F1-Teams, d. Red.) sowie der Rennstreckendirektor von Imola von der italienischen Justiz wegen fahrlässiger Tötung angeklagt und musste mehr als ein halbes Dutzend Mal vor Gericht erscheinen. Die FIA hat mich zu 200 Prozent unterstützt.

Der Prozess lief sehr lange. Mehr als drei Jahre später erhielt ich bei einem GT-Rennen in Zhuhai von der FIA den Anruf, ich sei freigesprochen wor-

den. Ich glaube, das habe ich bis heute nicht schriftlich. **Nach ITC und FIA-GT-Meisterschaft warst du dann auch Renndirektor der neuen DTM bis kurz nach dem 20. Mai 2007.**

(Wie aus der Pistole geschossen:) Da gab es einen Unfall beim DTM-Rennen am Lausitzring und ein Safety Car, das ohne gelbes Blinklicht auf dem Dach auf die Strecke gefahren ist. Damit war für die Fahrer nicht klar, dass es sich um einen Einsatz handelte, weshalb anschließend vieles schief lief.

Du und zwei weitere Verantwortliche wurden deshalb entlassen. Man hat in mir einen Schuldigen gesucht und gefunden.

Was läuft deiner Meinung nach heute alles schief in der DTM? Kein Kommentar! Fakt ist: Du musst sehr schlau sein, um ihre Regeln zu verstehen.

Heute bist du bei der FIA weltweit für die Abnahme von Rennstrecken verantwortlich. Welche ist die sicherste?

Das kann man pauschal nicht sagen. Unfälle sind einfach unberechenbar.

Wo prüfst du als Nächstes? In Mondello Park bei Dublin und in Albacete in Spanien.

Wie lange machst du das noch? So lange ich darf, gesund bleibe und Spass daran habe. ♦



Hörrohr der Fahrer: Hier für Ex-DTM-Champion Mattias Ekström

REDAKTION

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

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

Sonderkorrespondenten:

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

Freie Mitarbeiter:

Belgien: Christian Fischer
Dänemark: Peter Nygaard
Deutschland: Martin Berrang, Thomas Babel, Gustav Busing, Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Gröhler, Michael Heinrich, Klaus-Eckhard Jost, Annette Laqua, Eddi Laumanns, Hendrik Medrow, Wolfgang Monsehr, Robert Pairan, Thomas Schiffner, Achim Schläng, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Julius Tannert, Arno Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf
England: Mark Cole, Tony Dodgins, John Elwin, Alex Hodgkinson, Joe Saward, Neil Spalding
Italien: Paolo Gozzi, Paolo Scalerà
Japan: Shigeo Kibiki

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

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan

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

Kolumnisten: Simona De Silvestro, Fabio Leimer, Mike Rockenfeller

Art Director:

Silvio Lötscher

Grafik und Produktion: Jörg Stohler, Nicole Wegmann, Sascha Benecze, Sophie Semmelmann

VERLAG

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

verlag@motorpresse.ch
CEO/Geschäftsführung:

Reto Feurer

Anzeigenleitung:

Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
0711 182 - 1641

Anzeigenverkauf:

Vanessa Reif
vreif@motorpresse.de
0711 182 - 1839

Werbeverkauf Online:

Zeljko Berden
zberden@motorpresse.de
0711 182 - 1346

Auftragsmanagement:

Iris Eifrig
iefrig@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:

€ 85,00 (inkl. MwSt.) 50 Ausgaben frei Haus (D+A), € 169,00 (übriges Ausland); Testabo 10 Ausgaben: € 13,90 (D+A), € 25,90 (übriges Ausland). Studenten erhalten gegen Vorlage ihrer Immatrikulationsbescheinigung das Abo mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kioskauf von € 60,00 (D), € 63,00 (A).

Abonnentenservice:

Deutschland: AboService MOTORSPORT aktuell, 70138 Stuttgart, Telefon 0711-320 688 88, Telefax 0711-182 2550

Übrige Länder: AboService MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8604 Volketswil, Telefon +41 (0)44 806 55 04, Telefax +41 (0)44 806 55 00, abo-service@motorpresse.ch

© 2014 Motor-Presse (Schweiz) AG. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 1421-8488

Drückebergerei

Zum Unfall von Jules Bianchi beim Formel-1-GP von Japan

Es ist beschämend, wie sich die FIA aus ihrer Schuld stellen will, indem sie behauptet, es wären doppelt gelbe Flaggen geschwenkt worden. Das ist für mich nur Drückebergerei vor der Verantwortung. Nach dem Unfall und der Bergung von dem Sauber-Rennwagen hätte sofort das Safety Car rauskommen und solange draussen bleiben müssen, bis die gesamte Unfallstelle wieder geräumt und die Sicherheitsvorkehrungen wieder vorschriftsmässig hergestellt waren. Ob es eine trockene oder nasse Piste war, spielt keine Rolle. Leider ist es in dem Kasperltheater «Formel 1» wie in vielen Bereichen der heutigen Zeit: Die Gesundheit oder ein Menschenleben zählen heute nicht mehr. Axel Wipperf, D-74078 Heilbronn

Wie einst Niki Lauda

Zum Unfall von Jules Bianchi beim Formel-1-GP von Japan

So traurig dieser Unfall auch ist, aber jetzt einfach jemandem den Schwarzen Peter zuschieben zu wollen, ist wieder mal typisch Formel 1. Laut Rennleitung wurden doppelt-gelb-geschwenkte Flaggen gezeigt, wie es Vorschrift ist. Man hat es ja auch schon in der Rennserie der VLN gesehen, dass die gelben Flaggen gern übersehen werden. Jetzt nach einem früheren Einsatz des Safety Car zu rufen, ist natürlich das Einfachste, um einen Schuldigen zu suchen. Genauso könnte man sagen: Hätte Sauber-Pilot Adrian Sutil seinen Ausrutscher woanders gehabt, wäre Bianchi nie in das Bergungsfahrzeug gekracht. Meiner Meinung nach wissen die Piloten genau, wie sie bei solchen Verhältnissen fahren müssen und können. Als Felipe Massa 2009 beim Formel-1-Grand-Prix in Ungarn von der Feder eines vorausfahrenden Boliden getroffen wurde, hätte man da sagen sollen, diese Federn gehören verboten? Es wird im Motorsport immer wieder Unfälle geben – egal ob in der Luft, auf der Strasse oder im Wasser. Bei den einen gibt es ein Happyend, bei den anderen leider nicht. Zudem könnte man es ja bei solchen Wetterverhältnissen machen wie einst Niki Lauda: an die Box fahren und aussteigen. Ralf Wille, D-71034 Böblingen

Das ist kein Sport mehr

Zum Unfall von Jules Bianchi beim Formel-1-GP von Japan

Mit Bezug auf den GP von Japan finde ich es eine grosse Schweinerei, dass Niki Lauda Recht hatte, als er James Hunt 1976 hat die WM gewinnen lassen. Das ist inzwischen kein Sport mehr. Ich bin ein Ferrarista, weil ich in der Emilia Romagna geboren wurde. Aber für mich ist die Formel 1 ab sofort kein Sport mehr. Ich werde sie mir nicht mehr anschauen, und ich werde auch keine Zeitschriften mehr kaufen. Luciano Chiossi, D-88453 Erolzheim

Sklaven der Rennstrecke

Zum ADAC-GT-Masters-Rennen auf dem Sachsenring

Über die Ausbeutung des Menschen durch den Menschen hat schon Karl Marx im letzten Jahrtausend referiert. Am Sachsenring scheint sie wieder hochaktuell zu sein! 18 Stunden Tagesgeschäft! Und das für 20 Euro am Tag! Zur MotoGP wollen wir, zu anderen Veranstaltungen gehen wir ehrenamtlich, aus Pflichtbewusstsein. Wir setzen Leib und Leben ein. Und am Ende eines anstrengenden Tages mit Schwüle und viel Niederschlag, 19 Uhr, mussten wir noch die «Taxifahrten» mit fünf Autos für die VIP absichern. Die waren dann nicht einmal alle besetzt, reine Werbefahrten! Natürlich schöne Musik mit Reifen und Bremsen für das Ohr des Fans, aber eben zu spät. Die Anfrage über Funk beim Leiter Streckensicherung, ob da nicht, wie praktiziert, ein Flaggenmann und ein Funker an allen Posten genügen würde, wurde von diesem mit schroffen Worten abgelehnt. So gehen nicht einmal Geschäftsführer mit ihren ordentlich bezahlten Mitarbeitern um, wenn sie an guter Arbeit interessiert sind. Und die Frage, ob wir noch einmal die Strecke reinigen sollen, beantwortete der mit den Worten, für alle rund 35 Funker vernehmbar: «Nein, vielleicht hat es ein Fahrzeug die Scheibe rein, dann habt ihr eher Feierabend!» So geht man um mit langjährigen, erfahrenen Spezialisten. Thomas Göte, D-09322 Penig

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, 14. 10.
4.55 Formel-1-GP Sotschi/RUS, Höhepunkte Rennen (Zus.) ORF 1
14.00 Tourenwagen-WM Shanghai/RC, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
14.30 F1-GP Sotschi/RUS, alle freien Trainings, Qualifying, Rennen (W) SKY SPORT 2
22.25 Langstrecken-WM 6 Stunden von Fuji/J, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT
23.10 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews EUROSPORT
23.40 Formel-3-EM Imola/I, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT

MITTWOCH, 15. 10.
1.15 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT
8.30 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews (W) EUROSPORT
8.30 Formel-3-EM Imola/I, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT 2
9.00 Langstrecken-WM 6 Stunden Fuji/J, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT 2

DONNERSTAG, 16. 10.
11.45 Formel-3-EM Imola/I, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT

FREITAG, 17. 10.
16.25 DTM Hockenheim, Vorschau SPORT 1
17.30 F1-GP Sotschi/RUS (W) SKY SPORT 1

SAMSTAG, 18. 10.
1.00 CARs, Magazin zur Tourenwagen-WM, Reportagen und Interviews (W) EUROSPORT
8.15 NASCAR Sprint Cup Charlotte/USA, Rennen (W) SKY MOTORVISION
8.30 World Series by Renault Le Castellet/F, Höhepunkte aller Rennen (W) EUROSPORT
11.15 Formel-3-EM Hockenheim/D, 1. Rennen (live) N-TV
12.25 DTM Zandvoort/NL, Vorschau SPORT 1
13.45 Formel Renault 3.5 L Jerez/E,

1. Rennen (live) EUROSPORT
14.30 DTM Hockenheim, Qualifying (live)ARD
15.45 FIA-Formel-E-Meisterschaft Peking/RC, Rennen (W) SKY SPORT 1
18.20 DTM-Kompakt Hockenheim N-TV
23.00 Formel Renault 2.0-Eurocup Jerez/E, Höhepunkte 1. Rennen EUROSPORT 2
23.10 NASCAR Sprint Cup Atlanta/USA, Höhepunkte Rennen (W) SKY MOTORVISION

SONNTAG, 19. 10.
10.00 GP2-Meisterschaft Sotschi/RUS, Haupt- und Sprintrennen (W) SKY SPORT 1
11.15 Formel-3-EM Hockenheim/D, 2. Rennen (live) N-TV
11.45 AutoGP-Serie Estoril/P, 1. Rennen (live) EUROSPORT 2
13.30 Formel Renault 3.5 Jerez/E, 2. Rennen (live) EUROSPORT
13.30 DTM Hockenheim/D, Rennen (live)ARD
18.20 DTM-Kompakt Hockenheim N-TV
18.30 AutoGP-Serie Estoril/P, 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
19.00 NASCAR Sprint Cup Talladega/USA, Rennen (live) SKY MOTORVISION
20.15 Porsche Carrera Cup Hockenheim, Höhepunkte Rennen, Magazin SPORT 1
22.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate EUROSPORT
22.45 Formel Renault 3.5 Jerez/E, 2. Rennen (W) EUROSPORT
23.15 Formel Renault 3.5 Jerez/E, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

MONTAG, 20. 10.
1.15, 9.30 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT
15.15, 17.30 Formel Renault 3.5 Jerez/E, 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
15.45 Motorsport-Weekend-Magazin, News und Resultate (W) EUROSPORT 2
22.50 Rallye-WM Spanien, Vorschau SERVUS-TV

DIENSTAG, 21. 10.
1.15 Rallye-WM Spanien Vorschau (W) SERVUS-TV
23.20 Blancpain-Endurance Sprint Zolder/B, Höhepunkte Rennen (Zus.) EUROSPORT
23.50 World Series by Renault Jerez/E, Höhepunkte aller Rennen (Zus.) EUROSPORT

MOTORRAD

DIENSTAG, 14. 10.
0.30, 8.30, 11.00, 16.00, 20.00 Britische Superbike-Meisterschaft Assen/NL, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2
11.45 Speedway-EM-Finale Czestochowa/CZ, Höhepunkte Rennen EUROSPORT

MITTWOCH, 15. 10.
14.30 Speedway-EM-Finale Czestochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT

FREITAG, 17. 10.
6.00 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, 2. freies Training MotoGP (live) SPORT 1
7.00 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, 2. freies Training Moto2 (live) SPORT 1
16.00 Speedway-EM-Finale Czestochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT

SAMSTAG, 18. 10.
6.00 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, Qualifying MotoGP (live) SPORT 1
7.00 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, Qualifying Moto2 (live) SPORT 1
14.00 Speedway-EM-Finale Czestochowa/CZ, Höhepunkte Rennen (W) EUROSPORT

SONNTAG, 19. 10.
5.05 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, Rennen Moto2 (live) SRF 2
6.45 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, Rennen MotoGP (live) SPORT 1, SRF 2
13.30, 17.00 Brit. Superbike-Meisterschaft Brands Hatch, 1. und 2. Rennen (live) EUROSPORT 2
14.05 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, Rennen Moto2 (W) SRF 2
14.50 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, Rennen MotoGP (W) SRF 2
16.00 Motorrad-GP Phillip Island/AUS, Höhepunkte Rennen MotoGP (Zus.) SPORT 1
19.00 Brit. Superbike-Meisterschaft Brands Hatch, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

MONTAG, 20. 10.
4.30, 14.15, 18.15 Brit. Superbike-Meisterschaft Brands Hatch, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

DIENSTAG, 21. 10.
7.30 Brit. Superbike-Meisterschaft Brands Hatch, 1. und 2. Rennen (W) EUROSPORT 2

IM NÄCHSTEN HEFT / 21. 10. 2014
AUTOMOBIL
Formel 1: Aktuelle News
DTM-Finale: Hockenheim
ELMS/AutoGP: Estoril
MOTORRAD
Motorrad-GP: Australien
Enduro-DM-Finale: Zschopau
Speedway-EM: Divisov

TERMINE

AUTOMOBIL

18./19. 10.	Formel 3 Hockenheim	EM	D
18./19. 10.	Porsche Carrera Cup Hockenheim		D
18./19. 10.	VW Scirocco R-Cup Hockenheim		D
18./19. 10.	Formel Renault 3.5-Serie Jerez		E
18./19. 10.	Formel Renault 2.0-Eurocup Jerez		E
18./19. 10.	Renault Clio Europacup Jerez		E
18./19. 10.	AutoGP-Serie Estoril		P
18./19. 10.	Rallycross Istanbul	WM	TR
19. 10.	DTM Hockenheim		D
19. 10.	ELMS Estoril		P
19. 10.	Blancpain-Sprint-Serie Zolder		B
19. 10.	International GT-Open Barcelona		E
19. 10.	STI- & HR-Cup Nürburgring		D
19. 10.	DMV-BMW-Challenge Nürburgring		D
19. 10.	NASCAR Sprint Cup Talladega (Chase for the Cup)		USA

MOTORRAD

18. 10.	Enduro Zschopau	DM	D
18. 10.	Speedway Divisov (Paar-Finale)	EM	CZ
18. 10.	Speedway World League Zielona Gora		PL
18. 10.	Speedway Dohren		D
19. 10.	Motorrad-GP Phillip Island	WM	AUS
19. 10.	Speedway Mureck		A

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit über 50 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter. Nächster Einsatz des DSK-Busses: 25. Oktober: 39. DMV-Münsterlandpokal (VLN)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



**MOTOR
SPORT
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 Rundenzitnahme, Alarm, Datum, Wochentag, blauer Zifferblattbeleuchtung und Edeldahlboden. Wasser-dicht bis 5 ATM nach DIN 8310. Gehäuse-durchmesser: ca. 45 mm.



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

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart, Registergericht Stuttgart HRA 9302, Geschäftsführer: Dr. Volker Bred, Norbert Lehmann, Vertrieb: Beledung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberesch (Vorsitz), Heino Dühkop, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg, als einzelner Unternehmer, AG Hamburg, HRB 45792

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