

Beim 1. Ferrari-Sieg dachte ich an Schumi



SEBASTIAN VETTEL einmal ganz leger. Bei einem Fotoshooting für seinen Werbepartner Tirodo posierte der Heppenheimer lässig in Jeans und Lederjacke

Zwei Jahre nach dem schweren Unfall der Legende erinnert Vettel sehr persönlich an sein Idol. Der viermalige Weltmeister zieht zudem Bilanz nach dem ersten Jahr bei Ferrari

— Von Ralf Bach und Bianca Garloff

SPORT BILD: Herr Vettel, nach der ersten Saison mit Ihrer automobilen Traumfrau in Rot – und um im italienischen Bild zu bleiben: Ist das Glas Rotwein halb voll oder halb leer, das bei Ferrari auf dem Tisch steht?

SEBASTIAN VETTEL (28): (lacht) In Italien ist das Glas Rotwein immer halb voll! Im Ernst: Ich denke, für uns alle war es ein hervorragendes Jahr. Ferrari und ich hatten 2014 eine schwierige Saison. Man darf also nicht vergessen, dass wir erst einmal kleinere Brötchen backen wollten. Mit drei Siegen konnte keiner rechnen. Fast wichtiger aber ist die Konstanz, die wir hatten. Die zeigt, dass wir auf einem guten Weg sind.

Erwartungen also erfüllt?
Ich hatte, ehrlich gesagt, keine Erwartungen. Ich wollte etwas Neues machen und hatte Ferrari schon immer im Hinterkopf. Es ist ja kein Geheimnis mehr, dass es mein Kindheitstraum war, seit ich Michael, damals mein großer Held, in Rot sah. Jetzt die gleiche Kleidungsfarbe zu tragen wie er ist sehr speziell für mich. Außerdem fühlte sich der Zeitpunkt einfach richtig an für mich, etwas Neues zu beginnen, zumal sich bei Ferrari die Chance bot. Deshalb habe ich auch in Kauf genommen, dass es am Anfang schwieriger sein könnte – und bin positiv überrascht worden. Jetzt wollen wir



91 Siege gelangen Michael Schumacher in der Formel 1. Drei davon beim GP von Malaysia. Hier feiert Schumi seinen Erfolg im Jahr 2004

diesen Rückenwind und diese Energie nutzen, um das Projekt noch weiter nach vorn zu bringen.

Welcher der drei Siege war der wichtigste?

Der schönste oder vom technischen Fortschritt her gesehen der wichtigste? (grinst)

Beides, bitte!

Der schönste war natürlich in Malaysia. Es war mein erster Sieg für Ferrari, der wird immer ein ganz spezieller Sieg bleiben. Ich weiß noch: Ich stand in Malaysia auf dem Podest und hörte erst die deutsche Hymne, dann die italienische. Und unten sangen meine Jungs mit. Das erinnerte mich so sehr an viele Dinge aus meiner Kindheit und an Michael. Ich weiß zwar, dass ich es war, aber das zu realisieren war verrückt. Der technisch wichtigste Sieg kam dann in Singapur. Das Tempo, das wir da hatten, die Art und Weise, wie wir das Rennen dominiert haben, das war großartig. Aber überhaupt in der Lage zu sein, sich zwischen verschiedenen Siegen entscheiden zu können, ist sehr schön.

Der Sieg hat aber nicht nur Sie erlöst, sondern auch Ferrari ...

Genau. Denn er hat jedem so viel Motivation und Kraft gegeben, nicht nur bei den Jungs an der Rennstrecke, sondern auch in der Fabrik. Er war wichtig, um den Druck rauszunehmen. Jetzt müssen wir sicherstellen, dass wir 2016 noch öfter gewinnen.



Ein Freuden-sprung wie einst sein Idol Schumacher: Sebastian Vettel jubelt in Malaysia über seinen ersten Erfolg für Ferrari

Die Steigerung kann dann ja nur der WM-Titel sein. Können Sie den Formel-1-Fans Hoffnung machen, dass 2016 eine spannende Saison wird?

Natürlich ist die Verlockung jetzt groß, direkt fürs nächste Jahr ganz groß zu denken. Aber man darf die vielen kleinen Schritte auf dem Weg dahin nicht vergessen. Für Ferrari und mich war dieses Jahr vieles neu. So ein Umbruch dauert normalerweise seine Zeit. Vielleicht haben die Erfolge geholfen, das Ganze etwas zu beschleunigen. Und natürlich muss es unser Ziel und Anspruch sein, den Titel nach Maranello zurückzuholen. 2015 hat das Team stärker gemacht und in eine bessere Ausgangsposition gebracht. Aber es gibt noch ein Team, das vor uns liegt, und für Prognosen ist es noch viel zu früh.

Was ist das Besondere an Ferrari?

Die Fans, die Leidenschaft rund um die Welt.

Bei den Testfahrten ist aufgefallen, dass Sie fast oberlehrerhaft mit einem schwarzen Buch herumgelaufen sind und sich alles notiert haben: War das die deutsche Antwort auf italienisches Lebensgefühl?

Nein, aber man kann sich nicht immer alles merken. Und wenn man gerade aus dem Auto rauskommt, dann hat man unheimlich viele Eindrücke, die man vermitteln will. Mir fällt das immer leichter, wenn ich es aufschreiben

kann. Ich bin auch kein deutscher Oberlehrer. Ich komme nicht am Morgen und sage, ihr müsst dies und das machen. Ich weiß, was ich machen muss, was ich sagen muss und wie ich auftreten muss. Ich mache mein Ding, und wenn das gut ankommt, dann macht mich das glücklich. Ich investiere viel Mühe, viel Leidenschaft, Zeit und Arbeit, und wenn ich dann etwas zurückbekomme, dann fühlt sich das gut an.

Der WM-Titel war in diesem Jahr noch nicht drin. Wie schwer ist es, als Siegertyp Geduld zu haben?

Es ist ganz einfach: Zweiter und Dritter zu werden war in dieser Saison realistischer als der Sieg. Es geht eigentlich nur darum, das Beste aus den Möglichkeiten herauszuholen. Das haben wir geschafft. Immer wenn der Sieg drin war, haben wir ihn auch geholt. Das sehe ich als großen Erfolg.

Hat Sie auch Ihre sogenannte Krise aus 2014 entsprechend stärker gemacht?

Es war kein gutes Jahr, das stimmt. Aber ich habe auch kein Problem damit, das zuzugeben. Wenn Dinge nicht gut laufen, dann schaue ich zuerst auf mich selbst, bevor ich mit dem Finger auf andere zeige. In dem Jahr habe ich mich selbst viel hinterfragt und deshalb auch aus den Schwierigkeiten gelernt. Weil man vor allem in harten Zeiten selbstkritischer und offener ist für Neues. Insofern war es ein wichtiges Jahr für mich.

Wie sehr hilft es beim Stressabbau, bereits vier WM-Titel in der Tasche zu haben?

Das hilft schon. Die Erfolge der Vergangenheit nehmen einem selbst natürlich in gewisser Weise den Druck. Gerade nach dem ersten Titel ist sehr viel Last von meinen Schultern abgefallen, weil ich mir immer selbst beweisen wollte, dass ich das schaffen kann. Es ist nicht so, dass es einem danach egal ist, ganz im Gegenteil: Die >

> Motivation ist ungebrochen, aber natürlich ist es ein anderes Gefühl, wenn man es schon einmal geschafft hat.

Ihre Kritiker haben Ihnen immer vorgeworfen, Sie könnten nur im Red Bull gewinnen. Haben Sie auch denen nun den Vettel-Finger gezeigt?

(lacht) Ehrlich gesagt juckt mich das nicht wirklich. Ich habe sowohl zu Toro Rosso und Red Bull als auch zu Ferrari starke emotionale Bindungen und bin stolz, dass ich in diesen drei Autos um Siege und Titel fahren durfte und darf. Nachdem ich in Malaysia, Ungarn und Singapur gewonnen habe, muss ich sagen: Mit Ferrari zu siegen ist etwas Spezielles. Deshalb will ich jetzt auch herausfinden, wie es sich anfühlt, mit ihnen eine Meisterschaft zu gewinnen.

Der amtierende Weltmeister Lewis Hamilton wird etwas dagegen haben. Er eifert Ihren Rekorden nach und will sie weiter brechen. Ein zusätzlicher Ansporn für Sie?

Grundsätzlich sind Rekorde da, um gebrochen zu werden. Aber: Wenn man sich all die großartigen Fahrer der Vergangenheit anschaut, dann ist jeder Vergleich, den wir anstellen, unfair: Wir haben die doppelte Anzahl an Rennen, wir sammeln die dreifache Menge an Punkten. Vor Lewis habe ich großen Respekt. Er ist ein großartiger Fahrer, und er verdient absolut, was er in den letzten Jahren erreicht hat. Jetzt will ich ihn wieder schlagen, aber selbst wenn das nicht der Fall ist, muss man fair genug sein, um zu sagen: „Gut gemacht!“

Sie wurden sehr schnell Weltmeister, noch schneller berühmt. Bei Ferrari sind Sie endgültig ein Mega-Star. Beneiden Sie manchmal Ihre Freunde, bei denen die Entwicklung des Erwachsenwerdens doch eher bedächtiger stattfand?

Letzten Endes fühle ich nicht anders als Freunde von mir. Also als normale Leute in meinem Alter, die einen ganz normalen Beruf haben. Man wird als Typ im Laufe der Zeit ruhiger, weil man Erfahrung gewinnt, die Dinge auch aus einer anderen Perspektive sieht. Aber das ist ganz normal im Leben.



2008 DKR 16 heißt der neue Rallye-Bolide, mit dem Peugeot die legendäre Dakar gewinnen will

FOTOS: redbullcontentpool, dpa (2)

Weltmeister als Lehrling

Rallye-Rekord-Champion Sébastien Loeb vor Debüt bei der Rallye Dakar

— Von Christian Schön

Der kleine Franzose hat den spanischen Edelmann schon einmal aus der Stadt gejagt. Als Sébastien Loeb (heute 41) Anfang der 2000er-Jahre wie ein unerschrockener Revolverheld in die Rallye-WM stürmte, spielte Carlos Sainz (53) bereits die Rolle des in Ehren ergrauten Sheriffs. Ein Jahrzehnt später war Loeb (1,71 Meter) neunmal Champion. Sainz hatte es in der Rallye-WM zuvor auf zwei Titel gebracht. Ihr letztes Duell lieferten sie sich 2005 als Kollegen bei Citroën.

Bei der Rallye Dakar, die am 2. Januar 2016 in der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires gestartet wird, sind sie nun wieder Gegner – als Teamkollegen bei Peugeot. Wieder ist Sainz der Leitwolf. Achtmal fuhr er die Dakar, gewann 2010 mit Volkswagen. Loeb tritt zum ersten Mal an. Deshalb stapelt der geborene Elsässer auch tief. „Um den Sieg mache ich mir keine Gedanken“, behauptet er. „Es wird ein großes Abenteuer. Ich bin es gewohnt, um Hindernisse herumzufahren. Mit dem speziell für die Dakar neu entwickelten Peugeot 2008 DKR16 (V6 Twin-Turbodiesel mit 350 PS) kann ich einfach drauflosbrettern.“

Mit deutlich mehr Ehrgeiz geht Sainz ans Werk. „Natürlich will ich gewinnen, sonst würde ich gar nicht erst antreten.“ Tausende Testkilometer hat er dafür im Peugeot absolviert. „Das Fahrverhalten ist um Welten besser als letztes Jahr“, verrät der Spanier. 2015 beendete der beste Peugeot die Rallye nur auf Rang elf.



SÉBASTIEN LOEB

fuhr 1999 seine erste Rallye. Er gewann 78 WM-Läufe, holte neun WM-Titel. 2014 und 2015 belegte er Rang drei in der Tourenwagen-WM.



CARLOS SAINZ

begann seine Rallye-Karriere 1980. Er siegte in 26 WM-Läufen und war Weltmeister 1990 sowie 1992. 2010 gewann er die Rallye Dakar.

Komplettiert wird die Peugeot-Mannschaft von Stéphane Peterhansel (50). Der Franzose ist mit elf Dakar-Erfolgen Rekordsieger.

Schon zum achten Mal findet die Rallye Dakar in Südamerika statt. Aus Afrika war die Rallye 2009 wegen anhaltender Terrorgefahr geflohen. Auf der anderen Seite des Atlantiks sind Wetterkapriolen das Problem. Nach Chile stieg auch Peru kurzfristig aus, weil für Januar schwere Überschwemmungen im ganzen Land drohen. Von Buenos Aires geht es nun quer durch Argentinien ins über 4000 Meter hoch gelegene Bolivien und zurück nach Argentinien zur Zielankunft am 16. Januar in Rosario. Rund 9000 Kilometer ist die Rallye lang.

„Die neue Route ist schlecht für uns“, meint Loeb. Sein Peugeot ist mit langen Federwegen und riesigen Reifen, in denen er während der Fahrt den Luftdruck verändern kann, für offenes Gelände und die Wüste gebaut. Davon bietet die improvisierte Route nun aber nur noch wenig. Auf den überwiegend schmalen und kurvenreichen Pisten sind allradangetriebene Autos im Vorteil, weil sie mit kleineren Reifen und härterem Fahrwerk wendiger sind als die Peugeot.

Favoriten sind die werksunterstützten Mini (320 PS) aus dem deutschen Team X-Raid, Sieger 2014 und 2015. Siegchancen haben auch zwei deutsche Beifahrer in Toyota-Pickups (ca. 450 PS). Dirk von Zitzewitz (47) führt den Südafrikaner Giniel de Villiers (43) durch die Halbwüste. Timo Gottschalk (41) ist Copilot von Yazeed Al-Rajhi (34, Saudi-Arabien).

„DER DRESSCODE FÜR DIE DARTS WM: GÄNSEHAUT.“



TOMAS SEYLER.
EXPERTE SPORTI.

JETZT DARTS WM APP DOWNLOADEN!



DIE DARTS WM LIVE
VOM 17.12.2015 – 03.01.2016
INFOS UNTER DARTSWMLIVE.DE

Alles für Darts. Alles für Dich.

sport1