

Grosser Preis von Japan

Schluss von Seite 63

lianische Formel-3000-Spezialist Mauricio Gugelmin sein wird, in der 14. Runde kaltgestellt war. Mittlerweile war Campos auf Minardi mit einem Motorschaden (3. Runde) ebenfalls ausgefallen.

Übrigens muss noch zu Riccardo Patrese bemerkt werden, dass er vor zehn Jahren, als der Grand Prix von Japan letztmals für die WM gezählt hatte und von Hunt auf McLaren gewonnen worden war, als einziger der heute aktiven Formel-1-Piloten dabei gewesen ist. In der ersten Rennhälfte schied Danner auf Zakspeed (Motorschaden), Fabi auf Benetton (Motorschaden) sowie De Cesaris auf Brabham (Schaden an Turbolader) aus.

Reifenwechsel

Bevor gegen Mitte Rennen die Boxenstopps für Reifenwechsel einsetzten, war Bergers Vorsprung auf über 13 Sekunden angestiegen. Mittlerweile hatte Johansson seinen Reifenwechsel vorzeitig vornehmen lassen. Als Berger frischen Gummi bezog, leisteten die Ferrari-Mechaniker in 6,9" Blitzarbeit, aber Berger fiel kurzfristig auf die 3. Position zurück, derweil Ayrton Senna die Führung in der 25. Runde während einem einzigen Umgang innehielt, dann musste auch er mit der Active suspension fahrende Brasilianer, welchem die elektronisch gesteuerte Aufhängung während des Trainings so viel Kopfzerbrechen bereitet hatte (in Mexiko und Japan hat Williams überhaupt auf den Einsatz der computergesteuerten Aufhängung verzichtet, angeblich weil man bei Williams vermeiden wollte, dass sich die Konkurrenz irgendwann während des Transports hinter die Geheimnisse dieser Aufhängung macht), ebenfalls an die Boxen, um (in 8,6 Sekunden) andere Räder aufzuziehen. Nachdem die Reifenstopps vorüber waren, stellte sich wieder die frühere Reihenfolge ein, wobei Bergers Vorsprung auf den nun auf die zweite Position vorgerückten Johansson auf 4,6 Sekunden zusammengeschrumpft war. Senna und Piquet boten dem Publikum die Fortsetzung ihres Duells, Alboreto war mittlerweile auf die erstaunliche fünfte Position vorgerückt. In der 33. Runde schied Brundle auf Zakspeed mit einem Motorschaden aus, drei Runden später erwischte es den wieder stark fahrenden Nannini auf dem Minardi-Motori Moderni aus demselben Grund, so dass auch diesmal beide Minardi ausgefallen sind. Nanninis Chancen, nächstes Jahr in einem Benetton zu sitzen, stehen gut.

München: F 1 in der Halle

Es ist schon Tradition: Kaum haben die internationalen Radprofis das 6-Tage-Karusell in der Münchner Olympia-Halle beendet, zieht die «Greger-Racing-Show» ein. Initiator Sepp Greger, bekannter Rennfahrer und auch heute mit 72 Jahren als Starter bei Bergrennen immer noch schnell und siegreich, bringt zur 16. Durchführung vom 14. bis 22. November wieder alles, was den Autofan in Bann schlagen kann. Mittelpunkt sind neben den bekanntesten Rennwagen dieser Saison (Formel 1 u. a. mit Williams-Honda, Ferrari, Brabham und Zakspeed) viele ehrwürdige Oldtimer (u. a. Vis-a-vis de Dion-Bouton 1899) und eine Sonderschau der verrücktesten Automobile der Welt (u. a. Badewannen-Auto, Piano-Wagen).

H. L.

Nun musste Berger seinen unwiderstehlichen Führungsritt auf den ihn verfolgenden Johansson ausrichten, welcher allerdings den Treibstoffverbrauch im Auge behalten musste, denn scheinbar war er bisher etwas verschwendersch damit umgegangen. Der nächste Ausfall betraf den brasilianischen Formel-3000-Spezialisten Moreno auf dem unterlegenen französischen AGS-Ford, welcher in der 39. Runde mit einem Motorschaden ausfiel. Aber auch ein Moreno hatte den AGS bei den Qualifikationen nicht weiter als auf den 26. und letzten Startplatz zu bringen vermocht, und wenn Mansell gestartet wäre, dann hätte man bei AGS zuschauen müssen (maximal 26 Starter). Also trifft den bisherigen AGS-Piloten Pascal Fabre, welcher so oft die rote Laterne hatte tragen müssen, nicht jede Schuld. Ausgefallen sind auch Caffi auf Osella (44. Runde), welchem der Treibstoff schon so früh ausging, sowie Arnoux, in dessen Ligier das Benzin auch schon 7 Runden vor dem Ziel versiegt.

Mittlerweile gab Piquet mit seinem Williams etwas nach, und Senna kam damit zu einer ersten Verschnaufpause. Im Honda-Motor des neuen Weltmeisters bahnte sich ein Schaden an, der in der 46. von 51 Runden auch zum Ausfall führte, aber das hatte keinerlei Einfluss auf die Weltmeisterschaft mehr, in der Piquet nur dann auf etwas mehr Punkte gekommen wäre, wenn er mindestens auf Platz zwei abgeschlossen hätte. In den allerletzten Runden fielen auch noch Formel-1-Neuling Yannick Dalmas auf Lola (Elektrik) und Piercarlo Ghinzani auf Ligier (3 Runden vor Schluss kein Treibstoff mehr) aus. Zwei Runden vor Schluss erlitt Patreses Brabham in aussichtsreicher Position einen Motorschaden. Dazu muss noch bemerkt werden, dass es sich um den vorletzten Einsatz des «liegenden» BMW-Vierzylinders handelt, denn nächstes Jahr machen die Bayern nicht mehr mit, das heisst, nur noch die Megatron werden in den

Arrows bei auf 2,5 bar limitiertem Ladedruck zum Einsatz kommen.

In der letzten Runde gelang es Ayrton Senna auf dem Lotus-Honda noch, den mit Verbrauchsproblemen konfrontierten Johansson auf McLaren-TAG-Porsche von der zweiten Position zu verdrängen.

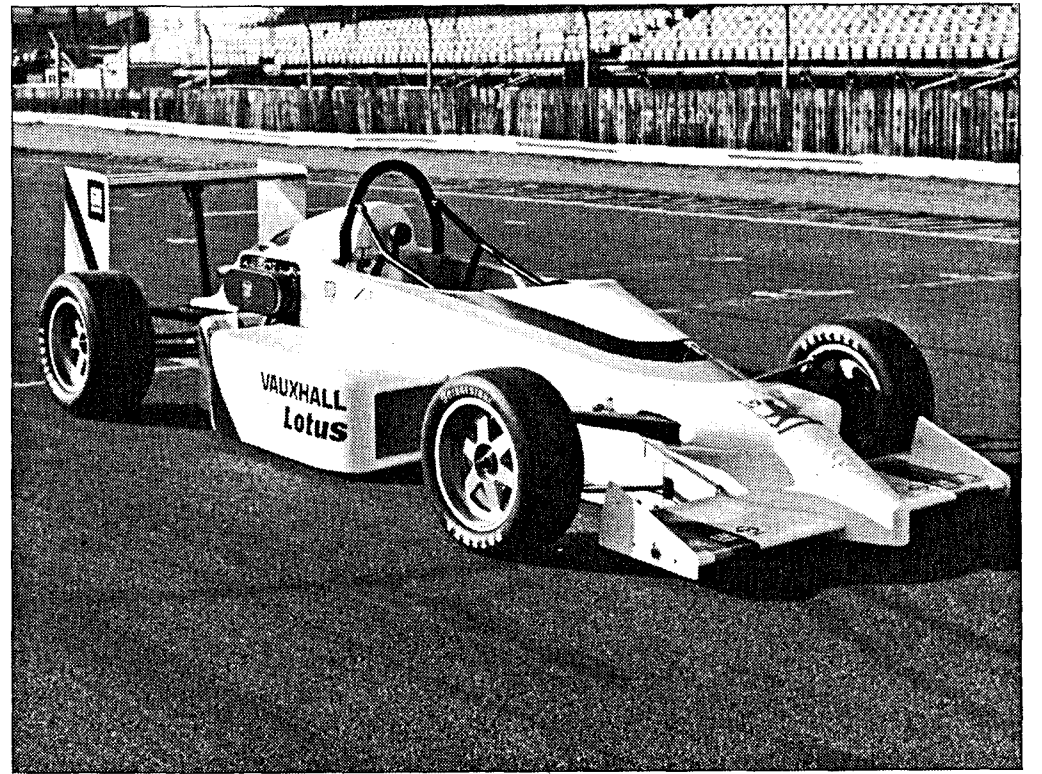
Nach der 51. Runde ging Gerhard Bergers Ferrari mit 17,3 Sekunden Vorsprung auf den Lotus-Honda Sennas durchs Ziel. Johansson lag um weitere 0,3 Sekunden zurück, während Michele Alboreto, der sich nach seinem Startmalheur durchs ganze Feld gekämpft hatte, mit 1'20,4" Rückstand in vierter Position abschloss. Boutsen, der wegen der angeschlagenen Kupplung zurückgefallen war, wurde Fünfter, vor Nakajima, dessen Lotus auf Platz sechs hereinkam, so dass Nakajima noch zu einem WM-Punkt kam. Mit einer Runde Rückstand wurde Prost Siebenter, gefolgt von Palmer, welcher nun endgültig die Jim-Clark-Trophäe als bester Fahrer eines turbolosen Autos gewonnen hat.

Berger: leichter Sieg

Nach dem Rennen meinte der seinen zweiten Grand-Prix-Erfolg feiernde Gerhard Berger (vor einem Jahr hatte er in Mexiko auf Benetton gewonnen), der Sieg sei diesmal eher leicht gewesen. Jedenfalls sei das Auto perfekt gewesen. Schon in Portugal hatte es nach einem Erfolg der Kombination Berger/Ferrari ausgesehen, dann kam kurz vor Schluss der berühmte Ausrutscher Bergers. Es ist erstaunlich, wie es Ferrari seit dem Spätsommer geschafft hat, den F1-87 auf Vordermann zu bringen. Fast von Rennen zu Rennen wurden die roten Sechszylinder besser, wobei Berger erstmals auf dem Hungaroring auch in Führung ging. Berger gab nach dem Rennen auch zu, dass diesmal eben die Absenz Mansells die Sache auch leichter gemacht habe.

Die Fahrerweltmeisterschaft wird nun am 15. November auf der Strassenrundstrecke von Adelaide mit dem Grossen Preis von Australien abgeschlossen.

Bob Constanduros



Nachwuchsformel mit GM-Power – Bei Reynard in England sollen bis im Frühling an die 75 solche Vauxhall/Opel-Lotus-Rennwagen mit Kadett-16-Ventilmotor (155 PS) und Fünfganggetriebe gebaut werden. Die identischen Monoposto werden ausschliesslich von Bridgestone bereift. (Werkbild)

Neue Nachwuchsformel von GM: Opel/Vauxhall - Lotus

Der bald zwei Jahrzehnte alten Formel Ford, welche als besonders erfolgreich eingestuft werden muss und sehr viele Talente ans Tageslicht gefördert hat, erwächst nun neue Konkurrenz: General Motors lancierte im Rahmen der London Motorfair eine neue Nachwuchsformel, in der identische Rennwagen vorgesehen sind, nämlich die Formel Vauxhall-Lotus (in England) oder Formel Opel-Lotus (auf dem Kontinent).

Kernstück der neuen Rennkategorie ist der 16ventilige und 155 PS starke Opel-Kadett-GSi-Motor, in Verbindung mit einem Fünfganggetriebe. Die Lotus-Fahrgestelle sind bei allen Monopo-

sto identisch und werden bei Reynard gebaut, wo man bis Ende Jahr an die 50 Einsitzer bereitstellen hofft. Bis Anfang Saison 1988 will Reynard sogar gegen 75 Wagen ausliefern.

Diverse Meisterschaften

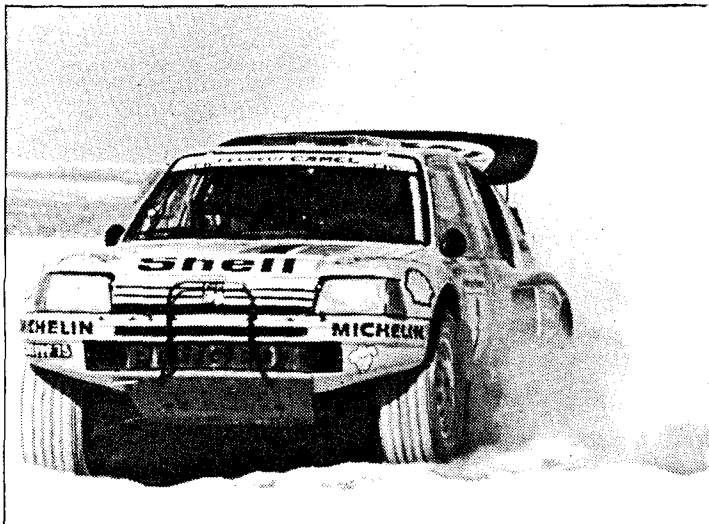
Ein Monoposto wird in England komplett 16 000 Pfund kosten; in Deutschland werden es gegen 50 000 DM sein. Gefahren wird ausschliesslich mit Bridgestone-Reifen. GM wird verschiedene nationale Opel/Vauxhall-Lotus-Championnats durchführen (England, Deutschland und Benelux stehen bereits fest), ebenso wird es eine Art Europameisterschaft geben, mit einigen Läufen (fünf) welche im

Vorfeld von WM-Grand-Prix über die Bühne gehen sollen.

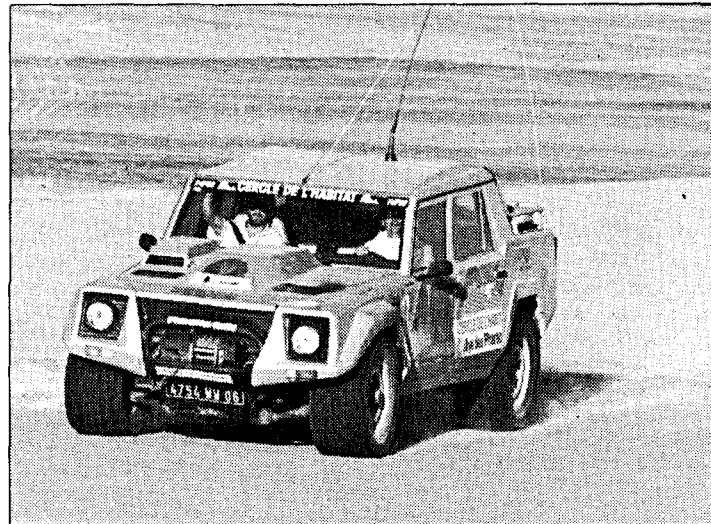
Selbstverständlich greift die GM den Formel-Vauxhall/Opel-Kämpfern mit happigen Preisgeldern unter die Arme; einen Bonus hält auch Bridgestone bereit. Den erfolgreichsten Absolventen einer Rennsaison winkt auch die Chance, an einem Formel-3000-Eignungstest teilzunehmen.

Das Interesse rund um diese neue Nachwuchsrennkategorie dürfte recht gross sein; ob sie auch in der Schweiz je wird Fuss fassen können ist eine Frage, mit der man sich demnächst sowohl bei der GM in Biel als auch bei der NSK auseinandersetzen dürfte. ti.

Peugeot 205 T 16 auch am Rallye der Pharaonen erfolgreich



Siegreicher Peugeot – Auf Ägyptens Wüstenetappen holte sich «Paris-Dakar»-Sieger Ari Vatanen auf dem Peugeot 205 T 16 «grand raid» einen leichten Erfolg.



Lamborghini LM in der Wüste – «Pharaonen»-Rennleiter Fenouil meisterte die Wüstenabschnitte auf einem Lamborghini LM 002 mit V12-Motor (Bild DPPI)



Dritter – Die Franzosen Sarrazin/Trouble brachten ihren Toyota Turbo Diesel in dritter Position nach Kairo.



Auch ein Mercedes-Benz – Der Franzose De Montaignu hat sich einen 560 SEC 4x4 für die Wüste aufbauen lassen.

Hinter dem «Paris-Dakar» hat sich das ägyptische Pharaonen-Rallye mehr und mehr zu einem der grössten Rallye-Rayds emporgemauert. Mit den geländetüchtigen 4x4 wird tagelang auf ägyptischen Wüstenetappen gekämpft. Auch hier kam Peugeot mit dem 205 Turbo 16 «grand raid» zu einem klaren Sieg, nämlich mit dem «Paris-Dakar»-Gewinner Ari Vatanen aus Finnland, an dessen Seite diesmal der frühere Opel-Mann Bruno Berglund auf dem Navigatorenstz sass.

Vatanen fiel der erste Platz quasi in den Schoss, zumal die erfolgsverdächtigen Rivalen ausfielen: Pescarolo auf Toyota und Lartigue auf Lada fielen Defekten zum Opfer; Peugeot-Fahrer Metha machte mit seinem 205 T 16 einen bösen Überschlag, als er das Feld anführte, und wurde dabei schwer verletzt, ebenso sein Beifahrer Mike Doughty; der belgische Spezialist Jacky Ickx auf einem Lada 4x4 wurde ständig von Defekten zurückgeworfen und schied schliesslich aus. Ari Vatanen meinte am Ziel, er habe seinen 6500/min vertragenden Motor in der Wüste nie auf über 4500/min gejagt, derartig leicht sei für ihn der Erfolg gewesen. no.

Schlussklassement des Rallyes der Pharaonen 1987

1. Vatanen/Berglund (SF/S), Peugeot 205 T 16 «grand raid», Rückstand auf Idealzeit 9 h 50'36" 2. Seppi/Baumgartner (I), Mercedes-Benz, 3 h 03'37" Rückstand auf den Sieger, 3. Sarrazin/Trouble (F), Toyota Turbo Diesel, 3 h 33'22" 4. Ambrosino/Baumgartner (F), Peugeot, 3 h 55'25" 5. Colsoul/Lopes (B), Mitsubishi, 4 h 03'29" 6. Rattet/Vantouroux (F), Toyota, 4 h 41'03" usw.