Grand Prix von Japan

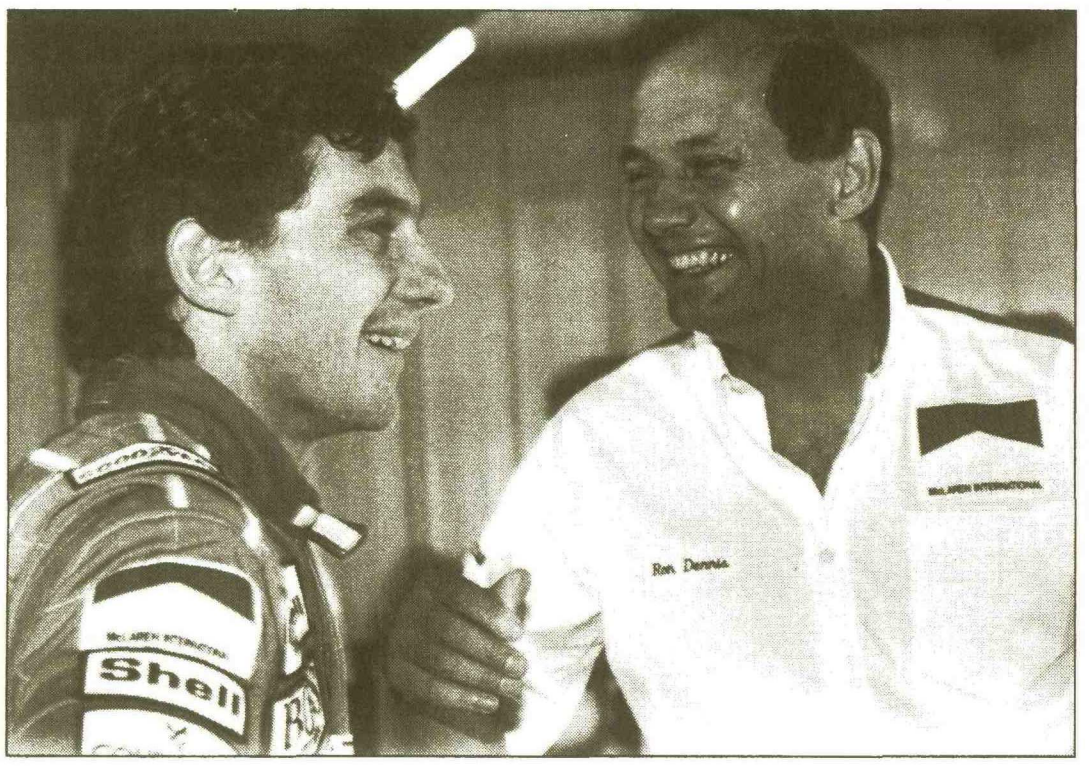
Schluss von Seite 61

«Ayrton hat mich abgeblockt, aber es war ja auch sein Recht, dies zu tun», meinte Mansell später. Bei McLaren wollte man, dass Berger einen möglichst grossen Vorsprung herausfahre, um Mansell sicher vom Sieg wegzuhalten.

Mansell im Kiesbett!

Zu Beginn der zehnten Runde betrug der Vorsprung Bergers auf das WM-Favoritenduo 10,5 Sekunden. Jetzt geschah es: in einer langgezogenen Rechtskurve schoss Mansells Williams geradeaus ins Kiesbett und blieb hier nach einem Dreher liegen. Wie schon erwähnt, meinte Mansell nach dem Rennen, das Bremspedal sei durchgefallen. Auf jeden Fall war die Weltmeisterschaft 1991 damit entschieden, Ayrton Senna war zum dritten Mal Champion. Mansells Chance war eigentlich seit zwei Rennen nur eine rein theoretische Sache gewesen, denn Sennas Vorsprung in der WM betrug vor dem GP von Japan immerhin 16 Punkte. Einmal mehr hat also Nigel Mansell die WM knapp verloren. Dazu Senna: «Ich muss gestehen, dass ich alles andere als unglücklich war, als ich Mansell im Rückspiegel von der Piste rutschen sah. Ich dachte, meine Turbulenzen hätten ihm einen bösen Streich gespielt. Zwei Kurven danach sagte ich mir dann, dass ich auch dieses Rennen unbedingt gewinnen müsse. Aber dann erinnerte mich Ron Dennis via Funk daran, dass es ja auch um die Weltmeisterschaft der Konstrukteure gehe und dass man auf keinen Fall Risiken eingehen könne. Ich aber war wiederum der Meinung, dass dies ein Rennen sei und jeder eben kämpfen müsse.»

Von nun an schmolz Bergers Vorsprung wieder. «Ich hatte meinen Reifen zu viel zugemutet und befürchtete nun, nicht bis in die Rennmitte zu kommen», meinte Berger später. Mehr und mehr kam nun Senna näher, in der 18. Runde übernahm der Brasilianer auch die Führung, die er bis in die 21. Runde hielt, während Berger hinter ihm auch von Patrese bezwungen wurde. Der in vierter Position liegende Prost auf Ferrari war schon klar abgeschüttelt; dahinter folgte Martini auf Minardi-Ferrari, welchem es gelungen war, den Benetton von Schumacher leicht zu distanzieren. Modena kämpfte mit Brundle, dann kamen Comas und Lokalheld Nakajima, der ja in Suzuka seinen letzten Auftritt beim GP von Japan lieferte, weil er sich aus der Formel 1 zurückzieht und nur noch in Australien fahren wird.



Einen WM-Titel mehr — Ayrton Senna und McLaren-Chef Ron Dennis. (Bild: ARC)

Reifenstopps

Berger war der erste Fahrer, der zum Reifenstopp vorfuhr. Es dauerte etwas mehr als zehn Sekunden, was einen Zusatzverlust von drei bis vier Sekunden bedeutete. Prost wurde in 7,7" abgefertigt. Senna kam in der 21. Runde hereingefahren, Patrese zwei Runden später.

Nach 24 von 53 Runden führte Senna mit 3,4 Sekunden Vorsprung auf Berger; Patrese lag um weitere 12 Sekunden zurück. Hinter dem Leader machten nun die beiden Verfolger ziemlich Druck, wobei sich Patrese dem McLaren Bergers näherte. Berger näherte sich Senna bis auf 1,3 Sekunden, dann stand ihm Nakajima im Weg, worauf der Österreicher wieder auf 4 Sekunden hinter Senna zurückfiel. Beim Wagen von Patrese machten sich nun Getriebeprobleme bemerkbar, der zweite Gang fiel ganz aus. Der weiter zurück in vierter Position folgende Prost konnte trotzdem nicht Boden auf das Trio gutmachen, weil sein Ferrari wirklich schwer zu meistern war. Prost teilte dies nach dem Rennen jedem, der es wissen wollte, klar mit, vermutlich möchte der Franzose einen Vertragsbruch herbeimanipulieren, denn er möchte die Scuderia verlassen.

Martini und Schumacher rangen um den nächsten Platz weiter, bis der talentierte Deutsche in der 35. Runde mit einem Motorschaden aufgeben musste. Die Minardi-Ferrari lieferten in Japan eine hervorragende Demonstration, aber sie kamen nicht ins Ziel, denn Morbidelli war schon in der 16. Runde mit einer gebrochenen Antriebswelle ausgefallen und Martini, der diesmal in den Punkterängen gelandet wäre, musste in der 40. Runde mit einem Elektrikproblem aufgeben.

Dies ermöglichte Brabham-Yamaha-Fahrer Martin Brundle, bis auf die fünfte Position vorzurücken, nachdem er vorher Stefano Modena auf Tyrrell niedergerungen hatte. Nakajima war schon in der 31. Runde wegen einer angeschlagenen Aufhängung in den Reifenstapeln gelandet; sein Landsmann Suzuki hatte in der 27. Runde mit einem Motorproblem aufgeben müssen.

Vorne betrug der Abstand zwischen Senna und Berger ständig an die drei bis vier Sekunden.

Die grosse Geste Sennas

Dann kam die letzte Runde. Senna hatte von den Boxen aus den Hinweis erhalten, er solle Berger den Sieg überlassen. Kurz vor dem Ziel hob Senna den Fuss, und der Tiroler siegte trotz seines leicht angeschlagenen Motors mit 0,3 Sekunden Vorsprung auf Senna. Das McLaren-Team und auch Senna wussten eben, dass man Berger etwas schuldete. Grossartig ist die Geste vor allem von Senna, der ja ganz unbemerkt am Gas bleiben und das Rennen gewinnen konnte. Niemand hätte das Gegenteil erwartet. Auch in dieser Beziehung hat der heute weltbeste Fahrer echte Grösse gezeigt. Format hat Senna auch beim folgenden Gespräch mit der Presse bewiesen, als er nochmals auf die drei letzten Weltmeisterschaften zurückkam und mehrere Dinge scharf kritisierte. Ein verdienter Weltmeister!

Bob Constanduros

Die Startaufstellung

1. **Berger** (McLaren MP 4/6-Honda V12) 1'34,700" = 222,919 km/h
   Senna (McLaren MP 4/6-Honda V12) 1'34,898"
2. **Mansell** (Williams FW 14-Renault) 1'34,922"
   Prost (Ferrari 643) 1'36,670"
3. **Patrese** (Williams FW 14-Renault) 1'36,882"
   Alesi (Ferrari 643) 1'37,140"
4. **Martini** (Minardi M 191-Ferrari) 1'38,154"
   Morbidelli (Minardi M 191-Ferrari) 1'38,248"
5. **Schumacher** (Benetton B 191-Ford) 1'38,363"
   Piquet (Benetton B 191-Ford) 1'38,614"
6. **De Cesaris** (Jordan 191-Ford) 1'38,842"
   Lehto (Dallara BMS 191-Judd) 1'38,911"
7. **Zanardi** (Jordan 191-Ford) 1'38,923"
   Modena (Tyrrell 020-Honda V10) 1'38,926"
8. **Nakajima** (Tyrrell 020-Honda V10) 1'39,118"
   Pirro (Dallara BMS 191-Judd) 1'39,238"
9. **Boutsen** (Ligier JS 35-Lamborghini) 1'39,499"
   Gugelmin (Leyton House CG 911-Ilmor) 1'39,518"
10. **Brundle** (Brabham BT 60-Yamaha) 1'39,697"
    Comas (Ligier JS 35-Lamborghini) 1'39,820"
11. **Hakkinen** (Lotus 102B-Judd) 1'40,024"
    Wendlinger (Leyton House CG 911-Ilmor) 1'40,092"
12. **Herbert** (Lotus 102B-Judd) 1'40,170"
    Tarquini (Fondmetal FAIB8-Cosworth) 1'40,184"
13. **Suzuki** (Lola-Larrousse LC 91-Cosworth) 1'40,255"
    Caffi (Footwork FA12-Cosworth) 1'40,402"

Nicht qualifiziert:
Alboreto (Footwork FA 12-Cosworth) 1'40,834"
Larini (Lambo L02-Lamborghini) 1'42,492"
Van de Poele (Lambo L02-Lamborghini) 1'42,724"

Die Vorqualifikation

1. **Brundle** (Brabham BT 60-Yamaha) 1'41,289"
2. **Caffi** (Footwork FA12-Cosworth) 1'42,382"
3. **Alboreto** (Footwork FA12-Cosworth) 1'42,479"
4. **Tarquini** (Fondmetal FAIB8-Cosworth) 1'43,025"

Nicht vorqualifiziert:
5. **Blundell** (Brabham BT 60-Yamaha) 1'44,004"
6. **Hattori** (Coloni C4B-Cosworth) 2'00,030"

Entwicklung des Rennens

Nach 10 Runden

1. Berger, 200,3 km/h; 2. Senna, 10,6"; 3. Patrese, 13,5"; 4. Prost, 20,9"; 5. Martini, 28,7"; 6. Schumacher, 30,1"; 7. Morbidelli, 33,4"; 8. Modena, 34,8"; 9. Brundle, 35,3"; 10. Comas, 42,1"; 11. Nakajima, 47,8"; 12. Boutsen, 49,6"; 13. Piquet, 50,3"; 14. Herbert, 51,0"; 15. Caffi, 51,9"; 16. Suzuki, 53,6"; 17. Tarquini, 1'10,9"; 18. Gugelmin, 1,11,3"; 19. Mansell, 1 Rd.

Nach 20 Runden

1. Senna, 200,4 km/h; 2. Patrese, 9,1"; 3. Berger, 27,1"; 4. Prost, 30,5"; 5. Martini, 45,0"; 6. Schumacher, 47,6"; 7. Modena, 56,8"; 8. Brundle, 56,9"; 9. Comas, 1'02,8"; 10. Nakajima 1'09,9"; 11. Boutsen, 1'17,6"; 12. Herbert, 1'19,4"; 13. Caffi, 1'20,1"; 14. Piquet, 1'21,7"; 15. Gugelmin, 1'23,6"; 16. Suzuki, 1 Rd.; 17. Tarquini, 1 Rd.

Nach 30 Runden

1. Senna, 200,3 km/h; 2. Berger, 1,3"; 3. Patrese, 17,8"; 4. Prost, 39,5"; 5. Martini, 1'15,0"; 6. Schumacher, 1'15,6"; 7. Brundle, 1'21,7"; 8. Modena, 1'34,1"; 9. Comas, 1'39,0"; 10. Piquet, 1'41,0"; 11. Nakajima, 1 Rd.; 12. Herbert, 1 Rd.; 13. Gugelmin, 1 Rd.; 14. Boutsen, 1 Rd.; 15. Caffi, 1 Rd.; 16. Tarquini, 1 Rd.

Nach 40 Runden

1. Senna, 201,7 km/h; 2. Berger, 2,2"; 3. Patrese, 33,6"; 4. Prost, 55,6"; 5. Martini, 1 Rd.; 6. Brundle, 1 Rd.; 7. Modena, 1 Rd.; 8. Comas, 1 Rd.; 9. Piquet, 1 Rd.; 10. Gugelmin, 1 Rd.; 11. Boutsen, 1 Rd.; 12. Caffi, 1 Rd.; 13. Tarquini, 2 Rd.

Nach 50 Runden

1. Senna, 202,5 km/h; 2. Berger, 5,8"; 3. Patrese, 50,4"; 4. Prost, 1'17,1"; 5. Brundle, 1 Rd.; 6. Modena, 1 Rd.; 7. Piquet, 1 Rd.; 8. Gugelmin, 1 Rd.; 9. Boutsen, 1 Rd.; 10. Caffi, 2 Rd.; 11. Tarquini, 3 Rd.

Das Klassement

Distanz: 53 Runden = 310,792 km
1. Gerhard Berger (A) McLaren MP4/6-Honda, 1 h 32'10,695 = 202,298 km/h; 2. Ayrton Senna (BR) McLaren MP4/6-Honda, 0,344" zurück; 3. Riccardo Patrese (I) Williams FW14-Renault, 56,731" zurück; 4. Alain Prost (F) Ferrari 643, 1'20,761" zurück; 5. Martin Brundle (GB) Brabham BT 60-Yamaha, 1 Runde zurück; 6. Stefano Modena (I) Tyrrell 020-Honda, 1 Runde zurück; 6. Nelson Piquet (BR) Benetton B 191-Ford, 1 Runde zurück; 8. Mauricio Gugelmin (BR) Leyton House CG 191-Ilmor, 1 Runde zurück; 9. Thierry Boutsen (B) Ligier JS 35-Lamborghini, 1 Runde zurück; 10. Alex Caffi (I) Footwork FA12-Cosworth, 2 Runden zurück; 11. Gabriele Tarquini (Fondmetal FAIB8-Cosworth) 3 Runden zurück.

Schnellste Runde: Ayrton Senna (McLaren-Honda) in der 39. Runde in 1'41,532" = 207,919 km/h

Die Ausfälle

1. Runde: Alesi (Ferrari) Motorschaden; 2. Runde: Wendlinger (Leyton House-Ilmor) Kollision; 2. Runde: Pirro (Dallara-Judd) Kollision; 2. Runde: Lehto (Lotus-Cosworth) Kollision; 2. Runde: De Cesaris (Jordan-Ford) Kollision; 5. Runde: Hakkinen (Lotus-Judd) Dreher; 8. Runde: Zanardi (Jordan-Ford) Getriebe; 10. Runde: Mansell (Williams-Renault) von Strecke geraten; 16. Runde: Morbidelli (Minardi-Ferrari) Antriebswelle gerissen; 27. Runde: Suzuki (Lola-Larrousse-Cosworth) Motor; 31. Runde: Nakajima (Tyrrell-Honda) Aufhängungsschaden, Unfall; 32. Runde: Herbert (Lotus-Judd) Elektrik; 35. Runde: Schumacher (Benetton-Ford) Motorschaden; 40. Runde: Martini (Minardi-Ferrari) elektrischer Pick-up; 42. Runde: Comas (Ligier-Lamborghini) Alternator.

Stand in der Fahrer-WM nach 15 von 16 Läufen

1. Ayrton Senna (BR), Weltmeister 1991, 91 Punkte; 2. Nigel Mansell (GB), 69; 3. Riccardo Patrese (I) 52; 4. Gerhard Berger (A) 41; 5. Alain Prost (F) 34; 6. Nelson Piquet (BR) 25; 7. Jean Alesi (F) 21; 8. Stefano Modena (I) 10; 9. Andrea de Cesaris (I) 9; 10. Roberto Moreno (BR) 8; 11. Pierluigi Martini (I) 6; 12. JJ Lehto (Fi) 4; 13. Bertrand Gachot (B) sowie Michael Schumacher (D), je 4; 15. Martin Brundle (GB), Satoru Nakajima (J) sowie Mika Häkkinen, je 2; 18. Julian Bailey (GB), Emanuele Pirro (I), Aguri Suzuki, Eric Bernard (F), Ivan Capelli (I) sowie Mark Blundell (GB), je 1.

In Suzuka notiert

In Japan gab es im Fahrerlager eine freudige Überraschung, denn plötzlich stand der vor dem Grossen Preis von Belgien in ein englisches Gefängnis gesteckte Belgier Bertrand Gachot wieder da. Am Dienstag vor Suzuka hat man ihm die Freiheit zurückgegeben, Gachot setzte sich in das nächste Flugzeug in Richtung Tokio. Overall und Helm hatte er selbstverständlich dabei, aber mittlerweile ist sein Jordan ja via Schumacher an Zanardi weitergegeben worden.

Das an einen jungen italienischen Modemann verkaufte Coloni-Team setzte in Suzuka den japanischen Formel-3-Meister 1989, Naoki Hattori, in das Cockpit des C4, aber Hattori blieb im perfiden Netz der Vorqualifikationen hängen. Nach fünf Runden landete er in den Abschrankungen.

Über seine Zukunftsaussichten sagte Alain Prost nicht viel, denn die Ferrari-Anwälte haben einst einen niet- und nagelfesten Vertrag ausgearbeitet, aus welchem auch der so schlaue «Professor» nicht schnell herausschlüpfen kann. Vertragsbruch soll so etwas wie 10 Millionen Dollar kosten. In Suzuka meinte der dauernd über Ferrari schimpfende Prost, dass es 1992 für ihn drei Möglichkeiten gebe: bei Ferrari bleiben, ein Jahr Pause machen oder zu Ligier gehen. Später gab er jedoch zu, dass er nächstes Jahr sicher nicht auf Ligier fahren könne. Das ständige Reklamieren Prosts ist unfair, weil ihm Ferrari immerhin ein Auto zur Verfügung stellt, das sich ständig in die zweite bis vierte Startreihe stellen lässt; bei den meisten Rennen kämpft Prost nicht am Schwanz des Feldes, sondern um Punkteränge. Prost scheute sich auch nicht, Journalisten gegenüber zu behaupten, dass Ferrari auch 1992 nicht gut aussehen werde. Allmählich wird vermutet, Prost wolle sich womöglich von Ferrari feuern lassen, womit die Scuderia eventuell Vertragsbruch begehen würde und die vorerwähnte Kaution bezahlen müsste.

Eric Bernard verunfallte am Freitagvormittag und brach sich das linke Bein; damit fällt er für den Grossen Preis von Australien aus. Vielleicht bietet sich damit Bertrand Gachot oder Roberto Moreno wieder eine Chance.

Nächstes Jahr werden Larrousse und Minardi mit Lamborghini-V12-Motoren fahren. Dies wurde in Suzuka offiziell bekanntgegeben. Der von Ing. Mauro Forghieri konstruierte Motor soll überarbeitet und leichter gemacht werden. Damit steht auch fest, dass das Modena-Team seine Lambo-Rennwagen nicht mehr wird mit Modeneser Zwölfzylindern bestücken können. Ing. Mauro Forghieri wird sich allerdings nicht mehr mit der Formel 1 befassen, sondern er muss sich mit dem Projekt eines Elektroautos herumschlagen.

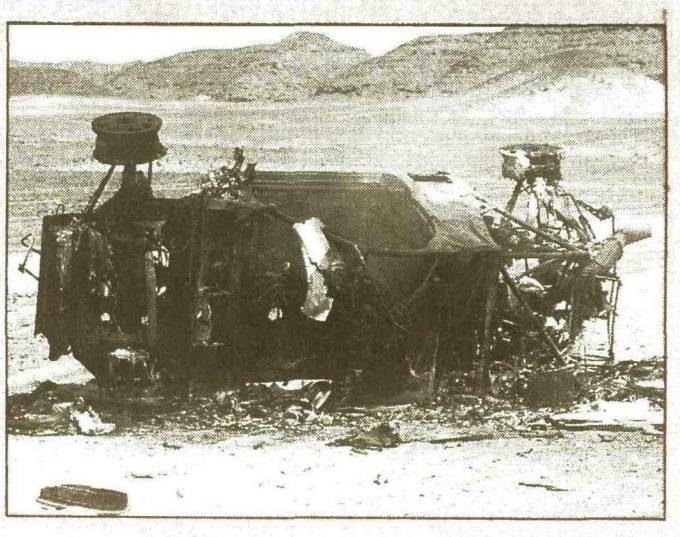
Junge Formel-1-Aspiranten hielten sich im Fahrerlager von Suzuka auf. Zu ihnen gehörte Ross Cheever, der jüngere Bruder von Eddie Cheever. Ross Cheever ist vor allem in Japan gefahren. Auch Wilson Fittipaldi und dessen Sohn Christian, der frischgebackene Formel-3000-Champion, hielten sich in Suzuka auf. Auch der Nordire Eddie Irvine sah sich um.

Porsche hat vorige Woche offiziell mitgeteilt, dass die Zusammenarbeit mit Footwork ab sofort eingestellt sei. Footwork fährt 1992 mit den bei Mugen vorbereiteten Honda-V10-Motoren.

In Suzuka gab der neue FISA-Präsident Max Mosley zu verstehen, dass er sich in Zukunft nicht viel mit der Formel 1 befassen werde, denn diese Kategorie funktioniere gut. Er wolle sein Wirken vor allem auf diejenigen Kategorien konzentrieren, denen unter die Arme gegriffen werden müsse.

Nach hervorragenden Einsätzen hatte Michael Schumacher, der schon in Spanien einen Benetton zusammengelegt hatte, auch in Suzuka einen Trainingsunfall. Am Samstag prallte er mit Piquets Einsatzwagen gegen die Abschrankungen. Von der Strekke geriet einmal mehr auch Jean Alesi auf Ferrari, wobei sein 643 mit geringem Schaden in den Reifenstapeln zum Stillstand kam.

Das Footwork-Team fährt nächstes Jahr mit Michele Alboreto und dem Japaner Aguri Suzuki. *B.C.*

Freud und Leid am Pharaonen-Rallye

Bei dem im Oktober gelaufenen Rallye der Pharaonen kreuz und quer durch Ägypten, konnte Citroën mit dem ZX Rallye Raid gleich einen dreifachen Sieg holen. Es gewannen Vatanen/Berglund vor Waldegaard/Gallagher und Amborsino/Guehennec. Leider verunfallte Jacky Ickx mit dem ZX derart schwer, dass Beifahrer Tarin nach einigen Tagen den Brandwunden erlag. (Bilder: DPPI)