

MOTOR SPORT aktuell

MotoGP: Finale in Barcelona

Bagnaia siegt, Martín feiert

NR. 50 / 20. NOVEMBER 2024



Moto2-Finale in Barcelona
**Canet-Show zum
Saisonabschluss**

Moto3-Finale in Barcelona
**Saisonsieg Nr. 14
für David Alonso**

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40



Nürburgring Langstrecken-Serie
**Adrenalin-Titel mit
viel Nervenkitzel**



F1-Interview: Peter Bayer
**Das verlangt Red Bull
von seinem B-Team**



Macau: GT3-Weltcup
**Abstauber-Erfolg
für Maro Engel**

Inhalt

Automobil:

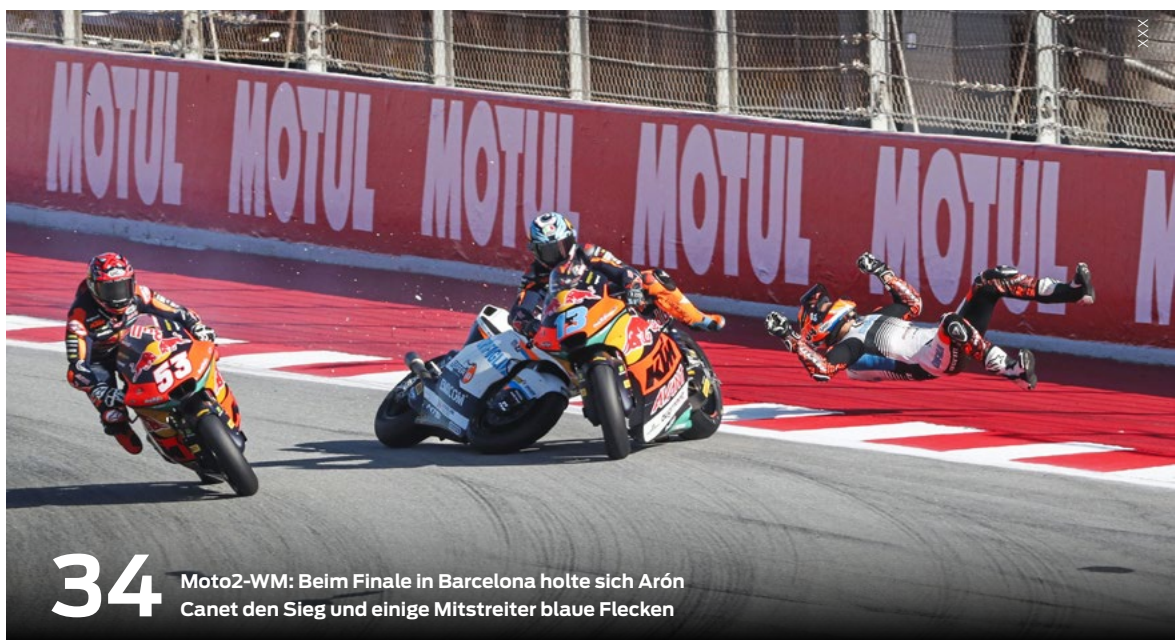
- Formel 1** Interview mit Peter Bayer von Toro Rosso **S. 4**
- Formel 1** Ende der Renault-Ära: Alpine bald mit Mercedes **S. 6**
- Formel 1** Kommentar zum WM-Duell und aktuelle News **S. 8**
- Formelsport** FR-Weltcup Macau und Interview Oliver Goethe **S. 10**
- Historie** Aufgestöbert: Sennas erstes Siegerauto von Lotus **S. 12**
- Sportwagen** Enges NLS-Finale: Adrenalin wieder Meister **S. 14**
- Sportwagen** Maro Engel staubt Sieg beim GT-Weltcup ab **S. 18**
- Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 21**
- Rallye-WM** Vorschau auf das Saisonfinale in Japan **S. 22**
- Rallye** Weitere News aus Rallye- und Rallycross-WM **S. 23**
- Historie** Opels zwei glorreiche Jahrzehnte im Rallyesport **S. 24**
- Tourenwagen** Finale der FIA TCR World Tour in Macau **S. 26**
- Tourenwagen** Supercars-Finale und aktuelle Nachrichten **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Jorge Martín erfüllt sich den Traum vom WM-Titel **S. 30**
- MotoGP** Weitere News und Ergebnisse aus Barcelona **S. 32**
- Moto2-WM** Canet holt beim Finale vierten Saisonserfolg **S. 34**
- Moto3-WM** Weltmeister Alonso baut Sieg-Rekord noch aus **S. 36**
- Straßensport** Regen verhindert die Rennaction in Macau **S. 38**
- Straßensport** News aus MiniGP, Gespann-WM und Co. **S. 40**
- Offroad** Interview mit Enduro-Weltmeister Josep Garcia **S. 41**
- Offroad** Motocross-Statistik, Supercross und News **S. 42**

Leserservice:

- Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



34 Moto2-WM: Beim Finale in Barcelona holte sich Arón Canet den Sieg und einige Mitstreiter blaue Flecken



26 TCR World Tour: Bei Hyundai lief nicht alles glatt, trotzdem holte man alle drei Fahrertitel beim großen Finale in Macau



41 Interview mit Josep Garcia: Wie der Spanier mit wenig Hubraum große Enduro-Titel gewinnt

Editorial

Ist ein wüster Stadtkurs der richtige Ort, um den besten GT3-Fahrer der Welt zu küren? Der Weltcup in Macau gab am letzten Wochenende eine klare Antwort.

Es herrscht ja nun wahrlich kein Mangel an GT3-Serien, eher ist das Gegenteil der Fall: Seit dem Entfall der GTE-Klasse haben alle großen Langstreckenserien auf das GT3-Format umgestellt, sogar die ehemalige Tourenwagenserie DTM nutzt mittlerweile GT3-Autos. Für die 14 Hersteller ist das prinzipiell eine gute Sache, weil es für ihre Produkte jetzt noch mehr Einsatzmöglichkeiten und damit noch mehr Kunden gibt.

Braucht es dann überhaupt noch einen GT3-Weltcup obendrauf, um den besten Fahrer zu ermitteln? Noch dazu auf einem Straßenkurs wie in Macau? Wäre es nicht besser, so etwas auf einer permanenten Rennstrecke auszufechten, wo die Faktoren Glück und Pech vielleicht weniger präsent sind, als auf einem superanspruchsvollen Straßenkurs ohne Auslaufzonen?

Das GT3-Weltcup-Finale in Macau hat am letzten Wochenende bewiesen, dass das Konzept aufgeht: Der Promoter Stéphane Ratel hat es geschafft, 23 Fahrzeuge von sechs Herstellern zu versammeln, darunter 17 Platinfahrer der höchsten Kategorie. Es fehlte also weder an der Qualität noch an der Quantität. Und obwohl das launische Wetter dieses Jahr für extrem herausfordernde Streckenbedingungen sorgte, kam es nicht zu einem der befürchteten Massencrashes, die in der Vergangenheit schon mehrfach für globale Schlagzeilen gesorgt hatten. Die einzige Gelbphase gab es zu Rennbeginn – weil noch zu viel Wasser auf der Strecke stand.

Und weil eigentlich nur Top-Piloten mit viel Macau-Erfahrung am Start standen, gab

es auch keine Harakiri-Aktionen. Fehler können immer passieren wie bei dem Unfall zwischen Antonio Fuoco und Raffaele Marciello, aber bei Profis enden solche Sachen halt nicht automatisch im totalen Desaster.

Und wenn man schon den besten GT3-Fahrer der Welt bestimmen will, dann muss auch die Strecke eine maximale Herausforderung bieten. Wann immer man mit den GT3-Piloten am letzten Wochenende über den Guia Circuit sprach, blitzte aus ihren Augen pure Begeisterung und helle Freude. „Das ist ein echter Ritt auf der Rasierklinge, du bist als Pilot wirklich maximal gefordert“, sagte zum Beispiel BMW-Pilot Augusto Farfus.

Promoter Stéphane Ratel geht davon aus, dass sich in Zukunft noch mehr Hersteller für das GT3-Weltcup-Finale der FIA begeistern werden. „Mein Traum sind neun oder zehn Marken mit jeweils maximal zwei Autos.“ Der Franzose gibt auch zu bedenken, dass es wichtig sei, ein starkes GT3-Rennen in Asien zu haben. Der Macau GP hat eine für asiatische Verhältnisse irre lange Tradition, deshalb ist Macau eine Art tragender Pfeiler im globalen GT-Sport. Alles in allem lautet die Antwort auf die eingangs gestellte Fragen also: ja. Macau ergibt absolut Sinn, um den besten GT3-Piloten der Welt zu bestimmen, auch wenn immer ein Schuss Unsinn mitfährt.

**Marcus Schurig
Redakteur**



MSa-Paddock



DO YOU REMEMBER? MACAU 1994?

Zu den vielen bekannten Gesichtern in Macau gehörte auch Sascha Maassen: Der Aachener arbeitet heute für Porsche im Driver Coaching und betreute Laurin Heinrich. Vor exakt 30 Jahren gewann Maassen den Macau GP in einem Formel-3-Auto.



NLS VON LESERN AUSGEZEICHNET

Die sport auto-Leser wählten die NLS zur besten nationalen Rennserie. Im sport auto-Talk im NLS-Livestream sprach Patrick Simon mit Nordschleifen-Reporterin Bianca Leppert darüber, was die NLS ausmacht.



WILLKOMMEN IN BARCELONA

Auf der großen Leuchttafel wurden die Gäste in vielen Sprachen begrüßt. So erlebte MSa-Reporter Imre Paulovits ein MotoGP-Finale, das gerade wegen der Umstände in die Geschichte eingehen wird.



10

Macau GP: US-Youngster Ugo Ugochukwu gewann den FR World Cup in der Spielerstadt

MACAU GRAND PRIX



Peter Bayer ist seit Mitte 2023 Geschäftsführer von Toro Rosso. Im Interview spricht der Österreicher über seinen neuen Job. Und er erklärt, wie sich die Aufgabenstellung des Rennstalls verändert hat.

Von: **Michael Schmidt und Tobias Grüner**

Sie sind ja noch nicht so lange auf Ihrem Posten. Wie sind Sie überhaupt in die Formel 1 gekommen?

Das war nicht ganz der direkte Weg. Nach dem Studium ging es in den Wintersport, in die Musikkultur und den Segelsport. Ich habe dann auch die olympischen Jugendspiele in Innsbruck gemacht. Daraus hat sich eine Freundschaft mit IOC-Generalsekretär Christophe de Kepper entwickelt, der wiederum eng mit Jean Todt befreundet ist. Als die FIA einen neuen Generalsekretär gesucht hat, wurde ich dafür empfohlen. Jean Todt hat mich dann drei Jahre auf Herz und Nieren geprüft und mir den kompletten Motorsport übertragen. Als ich dann die FIA verlassen habe, dauerte es nicht lange, bis das Telefon geklingelt hat.

Gibt es noch Dinge, die sich neu anfühlen?

Richtig neu fühlt sich nichts mehr an. Da war die Einführung über die FIA sicher extrem hilfreich. Ich hatte ja auch das Glück, dass ich sechs Monate hinter Franz Tost arbeiten durfte. Ich hatte in meiner Karriere häufig Mentoren, die mir erklärt haben, wie sie bestimmte Dinge angehen, mir aber auch den Spielraum für eigene Entscheidungen gelassen. Zu Jahresbeginn hat dann ja auch noch Laurent (Meekies) angefangen.

Können Sie mal erklären, wer für was zuständig ist?

Im Prinzip macht Laurent alles, was den Sport und die Technik angeht, und ich mache alles, was das Business betrifft.

Sie wissen, wie man die FIA beeinflussen kann. Hilft das in Ihrer aktuellen Rolle?

Grundsätzlich ist die FIA nicht beeinflussbar (grinst). Ich kann wahrscheinlich viel schneller als andere Antworten von der FIA interpretieren. Das hilft auch in



Peter Bayer ist Teil eines großen Umbruchs, den Toro Rosso in den letzten zwei Jahren durchgemacht hat

„Wir hatten Angebote von über einer Milliarde“

der Formulierung unserer Anfragen und in der strategischen Herangehensweise. Am meisten hilft mir aber das Netzwerk. Und dass mich meine Konkurrenten als jemanden kennen, der immer ehrlich und transparent gearbeitet hat. Deshalb kann ich mir die Kollegen auch mal zur Seite nehmen und offen diskutieren.

Das Team wurde seit Ihrer Ankunft einmal auf links gedreht. Hat sich auch die Aufgabenstellung geändert?

Nach dem Tod von Dietrich Mateschitz wurde alles im Unternehmen durchleuchtet. Da wurde auch die Frage gestellt, ob wir überhaupt zwei Formel-1-Teams brauchen. Von den Eigentümern wurde recht schnell die Entscheidung getroffen, dass dieses Team seine Aufgabe hat. Gleichzeitig hat die Formel 1 einen unglaublichen Aufschwung erlebt. Williams wurde 2020 für rund 150 Millionen Euro verkauft. Audi musste für Sauber schon mehr als 600 Millionen hinlegen. Alpine hat dann Anteile verkauft, die einer Bewertung von 900 Millionen entsprach. Und wir hatten Angebote von über einer Milliarde für das Team. Es machte also auch betriebswirtschaftlich Sinn. Uns wurde aber klar gesagt, dass wir erfolgreicher sein müssen. Red Bull will kein Team, das um den neunten oder zehnten Platz fährt. Wir müssen auch kommerziell erfolgreicher sein. Das Team muss sich irgendwann rechnen.

Verdient das Team denn dank Budget-Deckel schon Geld?

Aktuell verdienen höchstens die vier Top-Teams Geld. Bei den anderen braucht es Unterstützung von den Eigentümern. Von diesen Teams brauchen wir aber wohl am wenigsten Zuschüsse. Es ist etwas schwierig zu beurteilen, weil man neben dem Budget-Cap ja noch Ausgaben für Fahrergehälter und Marketing hat.

Haas hat 300 Leute, die großen Teams über 1000 – wo liegt eigentlich Toro Rosso?

Bei Haas darf man natürlich nicht vergessen, dass die Produktion

ausgelagert ist. Rechnet man das raus, sind wir nicht weit entfernt. Nur mit Rennteam, Design und Engineering liegen wir bei 400. Dann kommen je nach Bedarf noch einmal 200 bis 300 Leute in der Fabrik dazu.

„Daniel hat bis zuletzt daran geglaubt, dass er es allen zeigen wird. Nach dem Aus im Qualifying ist für ihn eine Welt zusammengebrochen.“

Peter Bayer, Toro Rosso

Wo liegen die größten Defizite zu den Top-Teams?

Laurent hat lange an einem Restrukturierungsprogramm gearbeitet, um das technische Team auf Augenhöhe zu bringen. Wir haben 30 bis 35 Leute dazugeholt, darunter auch Alain Permane. Als Letzter hat Tim Goss am 1. Oktober angefangen. Den Unterschied zu den Top-Teams sieht man immer gut am Freitag. Die Simulationstools entscheiden, wer rennbereit an die Strecke kommt und wer das ganze Wochenende rumbasteln muss. Bei uns gab es auch Defizite, neue Teile schnell an die Strecke zu bringen. Da lässt sich viel Performance holen. Natürlich müssen die Upgrades dann auch funktionieren. Da sind wir dann wieder bei der Frage, wie akkurat die Werkzeuge sind. Die Top-Teams haben moderne Windkanäle und Simulatoren. Am Ende muss man auch die Fahrer nennen. Wenn man sieht, was Max Verstappen da aufführt, das macht natürlich einen Unterschied.

Ihr Team ist von Platz 6 etwas nach hinten abgerutscht. Was ist passiert?

Es gab nur ein entscheidendes Ereignis, und das war das Upgrade von Barcelona. Das hat das Konzept vom Auto durcheinandergebracht.

Die Meetings danach waren faszinierend. Da sitzen Aerodynamiker, Performance-Ingenieure und das Einsatzteam zusammen. Und dann sagt der Aerodynamiker, dass alle Daten beweisen, dass das Ding funktioniert und es die anderen nur falsch eingestellt haben. Dann ändert das Rennteam das Setup, und plötzlich begibt man sich auf eine komplett falsche Fährte. Laurent hat erkannt, dass wir irgendwo falsch abgebogen sind. Dann muss man den Mut haben und mehrere Schritte zurückgehen. Da haben wir wahnsinnig viel Zeit verloren. Die Upgrades sind ja gestaffelt. Es war plötzlich klar, dass die nächsten Upgrades, die auf dem Barcelona-Paket aufbauen, auch nichts bringen. Wir haben den Prozess komplett neu starten müssen.

Kommen wir zum Thema Fahrer. Warum wurde die Trennung von Daniel Ricciardo nicht schon vor Singapur kommuniziert?

Wir haben uns mit ihm darauf geeinigt, dass wir es nicht kommunizieren. Wir wussten aber, dass wir da als Team ein bisschen alt aussehen werden. Es war aber sein Wunsch. Er hat bis zuletzt daran geglaubt, dass er im Qualifying vorne reinfahren und es allen zeigen wird. Er besitzt diese unglaubliche mentale Stärke, die ich noch nie zuvor bei einem Athleten gesehen habe. Es war dann ein furchtbarer Moment, als er im Q1 ausgeschieden ist. Man hat am Funk schon gehört, dass für ihn eine ganze Welt zusammengebrochen ist. Er hat dann gesagt, dass er einfach das Rennen fahren will. Er wollte keinen Zinnober. Wenn er bis Abu Dhabi weitergefahren wäre, hätte man natürlich ein Feuerwerk zum Abschied und Fotos auf dem Grid machen können. Das hätten sich natürlich alle gewünscht. Man darf aber nicht vergessen, dass Red Bull Daniel eine Chance gegeben hat, als es für ihn eigentlich schon zu Ende war. Er hat das wahnsinnig respektiert. Für uns war es wichtig, dass wir in den Spiegel schauen können, auch wenn die ganze Welt und seine neun Millionen Instagram-Fans auf uns einprügeln.

Bei Yuki Tsunoda bekommt man das Gefühl, dass die mögliche Red-Bull-Beförderung im Hinterkopf mitfährt. Stimmt der Eindruck?

Grundsätzlich hat ja jeder Fahrer, der zu uns kommt, irgendwann das Ziel, bei Red Bull zu fahren. Das habe ich bei den Aufgaben des Teams vergessen, die uns die Eigentümer auf den Weg gegeben haben. Wir sollen wieder ein Entwicklungsteams sein. Das war ja auch die Idee mit Daniel Ricciardo, dass wir ihn testen und er dann ins andere Team kommen sollte. Natürlich sind auch unsere beiden aktuellen Fahrer heiß auf den Sitz. Yuki kenne ich mittlerweile richtig gut. Ich habe nicht das Gefühl, dass er den Druck spürt. Mir macht es Freude, die beiden Fahrer im direkten Wettkampf zu sehen. Die reiben sich auf und neben der Strecke.

Helmut Marko hat sich lange Zeit beschwert, dass es nicht genug Synergien gibt. Übernimmt Toro Rosso jetzt mehr Teile von Red Bull?

Wir übernehmen alles, was im Reglement erlaubt ist. Da machen wir das Gleiche wie Haas und Ferrari. Auch aus meiner Erfahrung bei der FIA glaube ich aber, dass Ferrari und Haas noch enger zusammenarbeiten als wir und Red Bull. Natürlich könnten wir die Aufhängungen auch selbst bauen. Aber wenn wir dieses Teil kaufen, können wir mit unseren limitierten Ressourcen woanders Schwerpunkte setzen. Wir haben dabei sogar den Nachteil, dass wir immer darauf warten müssen, bis Red Bull mit den Teilen fertig ist. Das kann auch mal September oder Oktober werden. Und dann müssen wir schnell versuchen, den Rest drumherum zu bauen. ■



Peter Bayer

Geburtstag: 06. April 1971
Geburtsort: Au, Vorarlberg
Herkunftsland: Österreich