

Macau Grand Prix – Chinas großer Motorsport-Schlager

Von Tim Westermann

Pompöse Casinos und Hotels mit mehreren tausend Zimmern teilen sich eine 28,2 Quadratkilometer große Insel mit historischen Bauten aus dem 17. Und 18. Jahrhundert: Macau ist das Zockerparadies Südost-Asiens. Die Wirtschaft der ehemaligen portugiesischen Kronkolonie Macau boomt. So ist es eine logische Konsequenz, dass sich hier auch die Crème de la Crème des Motorsports einmal im Jahr zu einem der weltweit legendärsten Rennen trifft: Der Macau Grand Prix ist gefürchtet und genießt zugleich bei Fahrern und Herstellern seit nunmehr 59 Jahren ein sehr spezielles Renommé.

An diesem Wochenende hallte einmal mehr der brüllende Klang von hochgezüchteten Rennmotoren durch die Häuserschluchten. Neben vielen Rahmen-Rennserien, wie dem Finale der WTCC oder dem spektakulären Motorradrennen, liegt das besondere Augenmerk der Branche auf dem Finale der Formel-3-Weltmeisterschaft. Wer hier gewinnt, legt damit meist das Fundament für seine große Motorsport-Karriere.

Michael Schumacher, Ayrton Senna oder David Coulthard - sie alle siegten schon auf dem 6,1 Kilometer langen Guia Circuit. VW-Pilot Edoardo Mortara, einst in der Nachwuchsförderung von Volkswagen Motorsport, gelang dieses Kunststück sogar zweimal. Damit hatte er sich für ein Audi-Cockpit in der DTM qualifiziert. Und in Macau siegte Mortara dieses Jahr souverän mit einem Audi R8 LMS in der GT-Klasse, ließ Alexandre Imperatori (Porsche) und Daniel Watts (McLaren) hinter sich. Mortara beherrscht fast jedes Rennauto. Vor kurzem absolvierte er erfolgreich einen 80-Runden-Test in der Formel-1 in Abu Dhabi.

Volkswagen liefert seit Jahren die Zwei-Liter-Saugermotoren für die Formel-3. Bisher liefen die ohne kapitale Motorschäden. Bei der Formel 3 mit gleichen Motoren entscheidet vor allem die Qualitäten der Rennpiloten. „Die Strecke hier ist sehr anspruchsvoll“, bestätigt Volkswagen-Motorsportdirektor Jost Capito am Rand des Rennens. Dabei wirft er vor allen Dingen einen Blick „auf die Kompromisse, die bei den Fahrzeugabstimmungen zu machen sind. Man muss sich entscheiden zwischen viel

Abtrieb – das ist gut in den Kurven – oder weniger Flügeln – das ist gut auf der Geraden.“

Macau ist ein Stadtkurs. Viel Platz zum Manövrieren oder gar Auslaufzonen gibt es nicht. Jeder Fehler kann sofort zum ungewollten Ritt in die Leitplanke oder den Reifenstapel führen. Der 6,1 Kilometer lange Kurs wechselt laufend zwischen engen Kurven und Hochgeschwindigkeitspassagen. „An jeder Ecke lauern Gefahren. Hier sind Taktik und Kopfarbeit gefragt. Du kannst in Macau nicht einfach überholen. Manche Kurven sind so eng, das nur ein Auto unbeschadet durchpasst“, betont Volkswagens Motorsportrepräsentant Hans-Joachim Stuck die Brisanz im Cockpit. Keiner könnte diese Strecke besser beurteilen als die 61-jährige Fahrerlegende. Übrigens: Stuck siegte hier im Jahr 1980 auf BMW 320i bei den Tourenwagen.

Fast nirgendwo sonst knallt es so oft wie auf dem Guia Circuit. Deswegen stehen die Safety Cars oft im Mittelpunkt des Geschehens. Volkswagen stellte, wie in den vergangenen zwei Jahren, die Sicherheitsfahrzeuge (Safety Cars) für das Rennwochenende.

Den Rest des Jahres zeichnet Macau sich durch die besondere Symbiose aus modernen Casinos und Mega-Hotels auf der einen Seite und durch seine über Jahrhunderte gewachsene historische europäische Altstadt auf der anderen Seite aus. Milliarden Dollar werden an Spieltischen und Automaten umgesetzt. Macau hat in China einen ähnlichen Status wie Las Vegas in den USA. Doch im Gegensatz zur schillernden Scheinwelt a la Las Vegas ist die Bausubstanz in Macau echt alt. Bis heute ist die von portugiesischer Kolonialherrschaft geprägte Architektur intakt.

Macau ist eine einmalige, angenehme Mischung aus europäischer Altstadt und schillernder Casino-Welt. Der Geruch von gebratenen Speisen liegt in der Luft. In kleinsten Läden werden Stoffe, Uhren oder Souvenirs angeboten. Das Gedränge ist groß. Wegen dem Macau Grand Prix sieht sich Macau deswegen gern als das Monaco Asiens. Ein Renn-Auftritt oder gar ein Sieg an solch einem einzigartigen Ort garantiert Prestige für Fahrer und Hersteller. Dieses Jahr konnte Felix da Costa das Rennen in der Formel-3 vor Felix Rosenquist und Alex Lynn (beide Mercedes) für sich entscheiden. Damit holte d Costa den Titel für Motorenlieferant Volkswagen zurück nach Wolfsburg.

Bilder zum Artikel:



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau: Felix da Costa.

Rennwochenende in Macau: Carlos Sainz junior.



Renno.chenende in Macau: Jost Capito.



Renno.chenende in Macau
Renno.chenende in Macau



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.

Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.
Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.
Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.

Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.

Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau: Eduardo Martara.

Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.

Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.



Rennwochenende in Macau.
Rennwochenende in Macau.



Rennwoche in Macau.



Rennwoche in Macau.



Rennwoche in Macau.



Rennwoche in Macau: Carlos Sainz Junior.

Rennwoche in Macau.



Rennwochenende in Macau.
Rennwochenende in Macau.



Rennwoche in Macau.