

Sport AUTO

7/2005

Analyse: Neuer Porsche Cayman schneller als Boxster und Carrera?

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Exklusive Zehnzylinder der 500-PS-Klasse

BMW M6

Lamborghini Gallardo

Dodge Viper SRT-10

gleichstest



Tuner-Grand Prix 2005

Die schnellsten Tuning-Autos aller Klassen • 70 Nennungen • 17 000 Zuschauer



Peugeot ST gegen Mitsubishi Colt CZT
Wer besser als Turbo?



BMW Alpina Roadster S im Supertest
Offen für den Sport



Die neue GP2-Serie
Vorbild für die Formel 1?

Deutschland
0 €

Österreich 4,00 €, Schweiz sfr 6,90,

BelNeLux 4,10 €, Frankreich 4,70 €, Italien 4,60 €, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Kanaren (Can) 4,80 €, Finnland 5,50 €, Griechenland 4,90 €, Norwegen 47 nkr



4 190388 303506

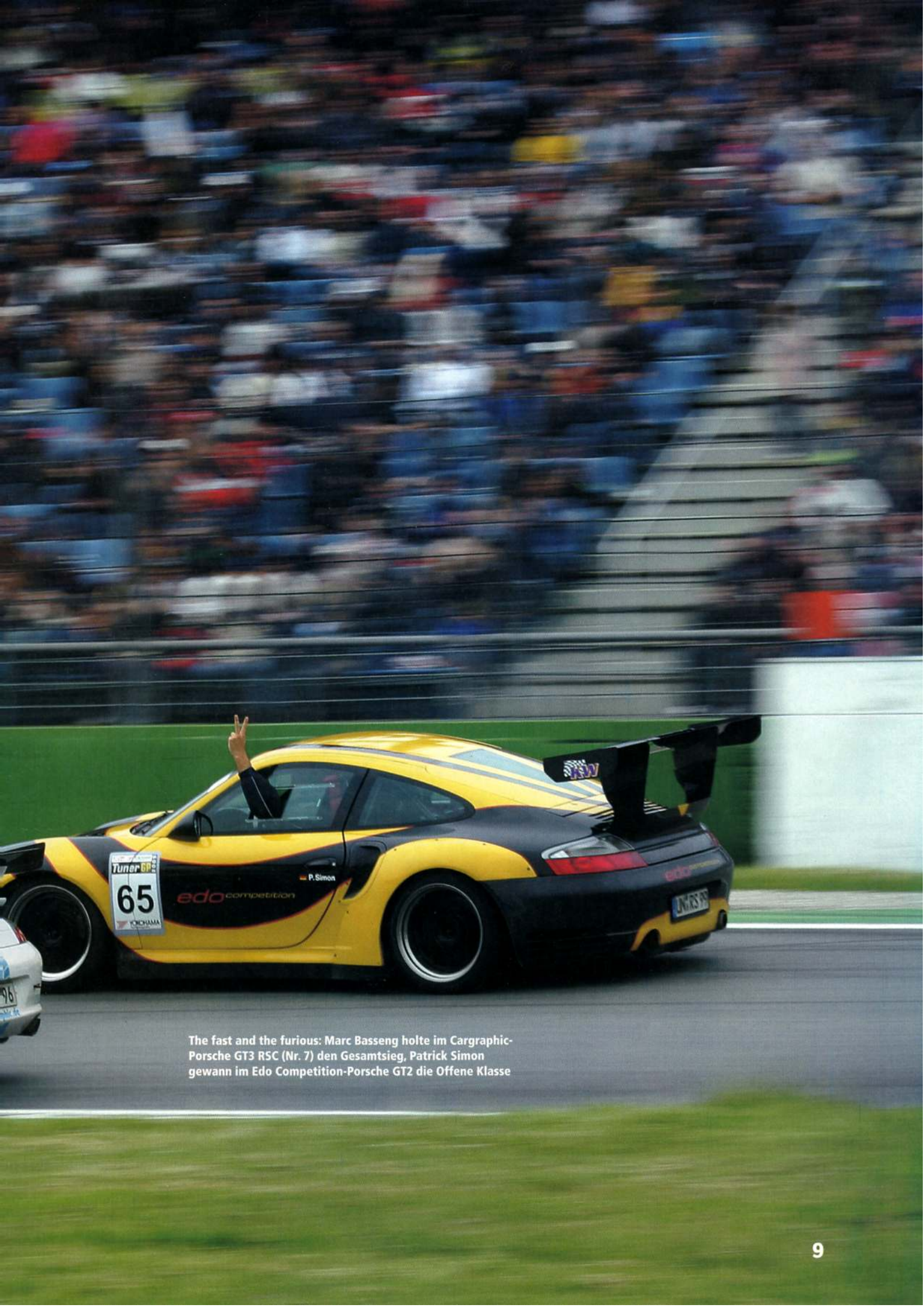
Wet-Gemeinschaft

SPORT
auto **YOKOHAMA**
Hochleistungsreifen
Tuner GP 2005

Abergläubische Zeitgenossen haben es sicherlich prophezeit: Der 13. sport auto-Yokohama-Tuner-Grand Prix findet bei Regen statt. Na und, dachten sich rund 17 000 Zuschauer, und verfolgten einen höchst spannenden Event

Fotos: HARTMANN, HERZOG





The fast and the furious: Marc Basseng holte im Cargraphic-Porsche GT3 RSC (Nr. 7) den Gesamtsieg, Patrick Simon gewann im Edo Competition-Porsche GT2 die Offene Klasse



1

2



4

1 Trotz anfänglich widriger Wetterverhältnisse kamen rund 17 000 Zuschauer nach Hockenheim. Das Starterfeld war so groß wie nie
 2 Allerdings dezimierte es sich schon bei den Trainingsläufen. Wenngleich die Streckensicherung der E-Unit keine großen Schäden entsorgen musste
 3 Die Kart-Truppe um Jean-Louis Capliuk drehte einige Showrunden
 4 Und gegen Mittag hatte das Wetter dann doch ein Einsehen, so dass die Yokohama-Girls nicht im Regen stehen mussten

3



10

Peter Zakowski war angesichts der starken Konkurrenz kurzzeitig etwas irritiert. Als die Zakspeed-Truppe wenige Tage vor dem 24-Stunden-Rennen ihre Renn-Viper zu einem letzten Funktionstest in Hockenheim ausführte, sah sich die Truppe aus Niederzissen mit einer illustren Schar von pfeilschnellen Porsche konfrontiert.

Nicht etwa, dass hier die versammelte 24h-Konkurrenz den Ernstfall probte. Viel mehr waren es die Vorboden des sport auto-Tuner-GP, die sich für das bevorstehende Pfingstwochenende rüsteten. Edo Competition, Cargraphic, Gemballa – am Steuer jeweils so namhafte Piloten wie Patrick Simon, Marc Basseng oder Wolfgang Kaufmann.

Sie alle feilten an der Feinabstimmung des Fahrwerks, sortierten die besten Reifen aus und schärfte ihre Boliden in mühevoller Detailarbeit auf den bevorstehenden Event bestmöglich zu.

Bei einigen anderen Protagonisten der 13. Auflage des Tuner-Grand Prix verlief die akribische Vorbereitung hingegen weniger reibungslos und zielführend ab. Denn von den zunächst 75 gemeldeten Fahrzeugen fanden sich in den schlussendlichen Ergebnislisten nur noch 61. Aber immerhin bildete das diesjährige Starterfeld das Größte in der bisherigen Geschichte des Tuner-GP.

Dabei hatten kapitalere Schäden an dieser natürlichen Auslese keine Schuld. Der leichte Schwund war viel mehr ein schleichender Prozess. Wie beispielsweise im Fall von HMS-Tuning. Deren 550 PS starker Audi TT 3.2 Quattro schien in der Klasse der Coupés und Cabrios von der Papierform her als ernsthafter Sieganwärter zu fungieren. Wäre da nicht bei der Feinabstimmung der Motorelektronik am Vorabend die Benzinpumpe in Rauch aufgegangen.

Ähnlich großes Leid zeichnete sich auch bei der Donkervoort-Mannschaft um Michael Düchting ab. Der Drittplatzierte des Vorjahres prügelte den D8 zunächst



1



2



3



2



4



3



1 Best of Show: Uwe Alzen im Biturbo-Porsche und Robert Lechner in der Zak-Speed-Viper brachten ihre 24-Stunden-Renner nach Hockenheim und boten ein eindrucksvolles Showrennen **2** Auf Los geht's los: Teilnehmer der Verlosung am Yokohama-Truck konnten sich über atemberaubende Taxifahrten freuen. Entweder mit Uwe Nittel im Mercedes CLK DTM AMG **3** Oder im Lamborghini Gallardo mit Uwe Alzen am Steuer **4** Eine besondere Hochachtung für die Teilnehmer mit der weitesten Anreise auf eigener Achse: Die britische Mannschaft von Thorney Motorsport bereicherte das Feld mit einem 300 PS starken Vauxhall Speedster **5** Alle Jahre wieder ist die technische Abnahme ein beliebter Treffpunkt für hitzige Diskussionen. Die beiden Dekra-Spezialisten Hendrik Jacob und Frank Fricke (von links) sorgten dabei für Gleichberechtigung und Reglementstreue **6** Gero Gerber von Yokohama inspizierte derweil gewissenhaft die Reifen der Teilnehmer **7** Hinter den Kulissen wurde mit einigen Tricks gearbeitet. Elia kühlte beispielsweise den Ladeluftkühler mit Trockeneis **8** Die Reifen waren sehr gut sortiert, auch wenn nur ein Reifensatz für die Zeitenhatz zulässig war



beim freitäglichen freien Training äußerst engagiert um den Kleinen Kurs. Jedoch nur bis zu dem Zeitpunkt, an dem das sequenzielle Getriebe des pfeilschnellen Einbaums den Dienst quittierte.

Verständlich, dass die Donkervoort-Truppe die abendliche Einladung im sport auto-Zelt zu Bier und Brotzeit dankend ablehnte und sich lieber der Neuordnung der geborstenen Zahnräder widmete. Erst morgens um drei Uhr stand der Donky dann mit einem flammneuen Getriebe wieder einsatzbereit in der Box.

Zu diesem Zeitpunkt war der Strosek-Nissan 350 Z bereits sorgfältig verladen. Um Punkt 18.30 Uhr handelte die Motorelektronik eigenmächtig. Der kurzzeitig gebotene Ladedruck war dem Kompressor-Triebwerk Ende der Start-Ziel-Geraden dann doch zu viel des Guten. Pilot Sören Rehmann blieb nichts anderes übrig, als den Hecktriebler mit kapitälem Motorschaden ausrollen zu lassen.

Andere Teilnehmer, die das Training am Freitag zunächst noch unbeschadet überstanden hatten, wurden am folgenden Morgen Opfer des griesgrämigen Wetters. Wie beispielsweise Holger Ploch, der seinen von Klasen Motors vorbereiteten Opel Speedster leider so unglücklich in die Boxenmauer stopfte, dass nicht nur das Safety Car der Sicherungsmannschaft E-Unit ausrücken musste, sondern an eine weitere Teilnahme leider nicht mehr zu denken war.

Der Rest des Starterfeldes war also sensibilisiert: Der 13. Tuner-Grand Prix würde bei Regen und entsprechend tückischen Streckenverhältnissen über die Bühne gehen. Aber trotz des widrigen Wetters keineswegs unter Ausschluss der Öffentlichkeit: Rund 17 000 Zuschauer, so die Zählung der Hockenheim GmbH, hatten am diesjährigen Pfingstamstag den Weg ins Badische gefunden.

Die meisten davon schlenderten bereits morgens durch das Fahrerlager, pilgerten durch die großzügig angelegte Ausstellungsfläche, die mit





31



29



35



namhaften Tunern und Zubehörherstellern bestens besetzt war.

Kurzzeitiger Ausnahmezustand herrschte am Yokohama-Truck. Der Grund hierfür war eine Verlosung von Taxirunden im Mercedes CLK DTM AMG sowie im Lamborghini Gallardo – jeweils pilotiert von Uwe Nittel und Uwe Alzen.

Die Aktion schien teilweise sogar aus dem Ruder zu laufen, erst als die Lose einzeln verteilt wurden, waren die Organisatoren wieder Herr der Lage. Unbestätigten Gerüchten zufolge wurden gar stattliche Bestechungssummen für die zwei Runden andauernden Mitfahrten geboten.

Diejenigen, denen das Losglück nicht hold war, streiften durch die für jedermann zugängliche Boxengasse oder griffen teilweise sogar selbst ins Lenkrad – entweder bei der Honda Slalom-Challenge oder virtuell im Playstation-Truck von Sony. Dieser war zwar meist hoffnungslos überfüllt, aber für die fahrefrige Jugend organisierte der Automobil-Club-Verkehr zudem noch einen attraktiven Kart-Slalom.

Während sich die Zuschauer also bereits bestens amüsierten, viele Teilnehmer das freie Training noch nutzten, sorgten bei der technischen Abnahme

schon in den Morgenstunden hitzige Diskussionen für Zündstoff. Die beiden Dekra-Ingenieure Frank Fricke und Hendrik Jacob verglichen penibelst jede bauliche Veränderung mit den Angaben im Fahrzeugschein und achteten mit Argusaugen auf die vorgelegten Prüf- und Abnahmeberichte.

Schließlich musste jedes zum Start angetretene Fahrzeug über eine lückenlose Dokumentation der Veränderungen verfügen und natürlich straßenzugelassen sein. Ein druckfrischer Fahrzeugschein mit einem gerademal 24 Stunden alten Zulassungsstempel war bei der Abnahme keine Seltenheit – ebenso wenig wie eifrigst per Kurier nachgelieferte Gutachten.

Zudem inspizierten und kennzeichneten die Spezialisten des Event-Partners Yokohama die montierten Reifen. Lediglich ein Satz pro Fahrzeug, Mindestprofiltiefe sechs Millimeter, Sportreifen nur in der Offenen Klasse zulässig – so lauteten die reglementsbedingten Vorgaben.

Mit dem entsprechenden Abnahmesegen gingen ab 10 Uhr zunächst die Kleinwagen, Diesel und Funcars auf ihre halbstündige Zeitenjagd. Wobei die Konkurrenz in der letztgenannten Klasse ein zu-

DIE ERGEBNISSE IM DETAIL

Platz	Start Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Bestzeit
Kleinwagen				
1.	46	Land, Christian	B&B-VW Lupo RS	1:27.943 min
2.	70	Herzig, Jochen	Herzig-Fiat Uno Turbo	1:28.071 min
3.	61	Hohenester, Jürgen	Hohenester-VW Polo 9N	1:31.429 min
Diesel-Klasse				
1.	28	Kluck, Timo	Wendland-VW Polo TDI	1:27.691 min
2.	64	Kappeler, Thomas	HMS-Seat Ibiza 1.9 TDI	1:30.727 min
3.	23	Vogler, Gregor	Dörr-BMW 120d	1:31.845 min
Kompaktwagen				
1.	21	Jost, Ruedi	Topcar-Seat León Cupra R	1:27.363 min
2.	62	Riemer, Kai	Elia-Renault Mégane 2.0 RS Turbo	1:28.521 min
3.	10	Sommer, Marcel	Carpi-VW Golf III VR6 synchro K.	1:29.036 min
4.	38	Garbrecht, Martin	MG Racing-VW Golf V GTI	1:29.089 min
5.	35	Rothe, Mike	Rothe-Audi A3 8P	1:29.906 min
6.	79	Mansfeld, Andi	Honda Civic Type-R	1:31.719 min
7.	68	Land, Christian	B&B-VW Golf GTI	1:31.743 min
Funcars				
1.	3	Düchting, Michael	Düchting-Donkervoort D8 R5	1:24.715 min
2.	42	Edelhäuser, Hans	Sorg-VW Polo I GT 16V	1:30.214 min
3.	31	Klein, Michael	Klein-VW Käfer	1:32.365 min
4.	55	Hassmann, Kurt	Remmele-VW Käfer 1200	1:35.974 min
5.	29	Weiser, Gerd	Weiser-VW Käfer	1:37.679 min
6.	30	Stelzer, Christian	Weiser-VW Käfer	1:42.298 min





gegeben illustres Bild abgab: vier aufgeblasene VW Käfer, der Stärkste immerhin mit 270 PS im Heck, ein nicht weniger betagter sowie gut motorisierter VW Polo I und ein absoluter Überflieger in Form des über die Nacht wieder komplettierten Donkervoort.

Gegen dessen Performance war in dieser Klasse kein Kraut gewachsen. Michael Düchting spulte lediglich acht Runden ab, verbuchte im Regen eine Zeit von 1.24,7 Minuten und parkte den Donky siegessicher wieder in der trockenen Box. Dort bekam der Ausnahmeathlet dann ein mächtiges Spoilerwerk und Sportreifen verpasst, um später auch für die weitaus stärker besetzte Konkurrenz in der Offenen Klasse bestens gerüstet zu sein.

Bei den Kleinwagen entbrannte derweil ein Zweikampf zwischen Christian Land im 310 PS starken VW Lupo RS von B&B Automobiltechnik und dem nominell nur 100 PS leistenden, aber auch lediglich 880 Kilogramm schweren Fiat Uno Turbo von Herzig Motorsport. Erst kurz vor Ende des halbstündigen shoot outs holte sich Christian Land den Sieg mit dem knappen Vorsprung von lediglich 0,13 Sekunden.

Timo Kluck hingegen konnte sich in der Diesel-Klasse weitaus überzeugender behaupten. Mit seinem exzellent

vorbereiteten Wendland-Polo ließ der Ex-Rennfahrer die restliche Konkurrenz mit über drei Sekunden Vorsprung im wahren Sinn des Wortes im Regen stehen.

Mit welchen Raffinessen die Tuner mittlerweile ans Werk gehen, zeigte sich spätestens bei den Kompaktwagen, wo mit allen Tricks gekämpft wurde. Nicht etwa in schmutziger Art in Form von Rangeleien auf der Strecke, sondern mehr mit technischen Kniffen in der Box. Ex-Clio-Cup-Profi Kai Riemer trieb den Elia-Renault Mégane immer nur wenige Runden am Stück um den Kleinen Kurs. Bei den immer wieder eingelegten Boxenstopps wurde dem Ladeluftkühler des Turbo-Motors Trockeneis aufgesprüht, um auch noch die letzten PS aus dem aufgeladenen Zweiliter zu kitzeln. Dennoch reichte es nicht ganz zu Rang eins. Den erkämpfte sich der Eidgenosse Ruedi Jost auf seinem eigens präparierten Seat León Cupra R.

Rein von der Papierform her sollte Mike Rothe mit seinem immerhin 522 PS starken Audi A3 diese Kompaktwagen-Klasse dominieren. Allerdings ging der hessischen Mannschaft bei der Vorbereitung und der notwendigen Abstimmung des Allradlers die Zeit aus. Und somit waren die versprochenen PS wohl doch nicht vollzählig

DIE ERGEBNISSE IM DETAIL

Platz	Start Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Bestzeit
Limousinen-Klasse				
1.	40	Wutzke, Alexander	Import racing-Mitsubishi EVO VIII	1:26.386 min
2.	59	Fulsche, Heiko	KM-Subaru Impreza WRX STi	1:26.852 min
3.	15	Brüchle, Volker	Autofit Kern-BMW 320is E30	1:35.931 min
4.	16	Schneider, Manfred	Autofit Kern-BMW M3 E30	1:36.037 min
5.	52	Fivian, Bruno	Thomi-BMW M5 E34	1:38.087 min
SUV-Klasse				
1.	4	Eichmann, Bruno	Gemballa GT 700 Aero	1:26.252 min
2.	33	Tavoli, Yolanda	SpeedArt-Porsche Cayenne Turbo	1:27.097 min
3.	26	Hünninger, Patrick	Enco-Porsche Cayenne S	1:29.571 min
Coupés/Cabrios				
1.	27	Kluck, Timo	Wendland-Porsche Boxster S	1:23.597 min
2.	2	Schmickler, Frank	TechArt-Porsche 996 Turbo	1:23.689 min
3.	20	Jost, Ruedi	Topcar-Audi TT 1.8T quattro	1:23.945 min
4.	22	Eichmann, Bruno	Gemballa Roadster GTR 3.6	1:26.713 min
5.	57	Schönau, André	KM-Audi TT Roadster	1:27.106 min
6.	69	Schäfer, Robert	Lorinser-Mercedes SL 600	1:29.524 min
7.	72	Wolfer, Timo	Väth-Mercedes SLK 55 AMG V58	1:29.618 min
8.	74	Tavoli, Yolanda	SpeedArt Roadster S RS 300	1:29.814 min
9.	6	Domanig, Wolfgang	Domanig-Merc. SLK 55 Kompr.	1:30.272 min
10.	49	Holenstein, Peter	Pole Position-Porsche Boxster S	1:33.012 min
11.	37	Forster, Manfred	Novidem-Nissan 350Z Roadster	1:33.849 min



7
43



76



44



1



75





1 Oldie but Goldie: Die Fahrervereinigung Historischer Rennsport drehte einige Demo-Runden 2 Während sich das Sprecher-Gespann Wolfgang Drabniok (links) und Thomas Ranft (rechts) von sport auto-Chef Horst von Saurma soufflieren ließ 3 Wolfgang Kaufmann entspannte sich neben Techniker Sven Klapphuth 4 Und strahlte dann bei der Siegerehrung zusammen mit Marc Basseng, Reinhold Renger sowie Yokohama-Deutschland-Chef Kiyomi Ishikawa (v. r.)



angetreten – was für etwas betretene Gesichter bei der Rothe-Truppe sorgte.

Auch die Interessenten der Honda Slalom Challenge sahen zwischen 10.30 und 11 Uhr kurzfristig in die Röhre. Sportkoordinator Andreas Mansfeld ließ es sich nicht nehmen, den für den Slalom-Parcours gedachten Civic Type R mal eben einem anderen Zweck zuzuführen, um bei den Kompakten zumindest sieben schnelle Runden zu drehen.

Deren 15 absolvierte hingegen Alexander Wutzke von Importracing. Die stattliche Anzahl war allerdings auch dringend notwendig. Denn bei den Limousinen entbrannte ein gnadenloser Zweikampf zwischen dem oben genannten Mitsubishi Lancer Evo VIII und dem Subaru Impreza WRX STi von KM Turboteknik.

Die beiden Allradler fuhren bei den vorherrschenden Witterungsverhältnissen in einer anderen Liga. Am Ende lag die Japan-Connection nicht einmal eine halbe Sekunde auseinander, und der Rest des in dieser Klasse deutlich unterlegenen Feldes folgte mit neun Sekunden Rückstand dahinter.

Bei den spärlich angetretenen SUV war die Sachlage hingegen schon im Vorfeld größtenteils klar: Bei nur drei gemeldeten Startern konnte sich jeder seines Pokals sicher sein. Den größten davon sicherte sich Bruno Eichmann im 700 PS starken Gemballa-Cayenne Turbo. Yolanda Tavoli wuchtete den Speedart-Porsche auf Rang zwei. Patrick Hünninger blieb im leistungsmäßig deutlich unterlegenen Enco-Cayenne S der dritte Platz auf dem Siegerpodest.

Mit dem liebäugelten Timo Kluck bei den Coupés und Cabrios bestenfalls nur. Was

sollte er gegen die versammelte Konkurrenz schon Großes ausrichten können? Sein Wendland-Porsche Boxster S stand mit lediglich 300 PS solch potenten Boliden gegenüber wie beispielsweise dem 588 PS starken Lorinser-SL 600 oder dem 600 PS leistenden Techart-Porsche Turbo Cabrio.

Aber Power ist nicht alles. Kluck fuhr mit dem sprichwörtlichen Messer zwischen den Zähnen, legte kurzzeitig sogar einen Dreher aufs Parkett, erntete durch seinen beherzten Auftritt aber schlussendlich Rang eins. Frank Schmickler musste sich mit seinem Techart-Renner um eine Zehntelsekunde geschlagen geben. Sein geplanter Konter in letzter Minute misslang.

„Erst vermurkste mir ein Konkurrent die schnelle Runde, und dann hatten wir aus Gewichtsgründen so wenig getankt, dass mir im letzten Umlauf in einigen Ecken der Sprit wegblieb“, so ein leicht zerknirschter Schmickler.

Und fast hätte er gar noch um den zweiten Rang bangen müssen. Denn Ruedi Jost ließ nicht locker und kämpfte sich mit seinem Allrad-Audi TT bis auf drei Zehntelsekunden an den Techart-Porsche heran.

Gegen Mittag schien das Wetter dann doch endlich ein Einsehen mit den Verantwortlichen, den Teams und den ausdauernden Zuschauern zu haben. Obwohl die Tatsache des nachlassenden Regens bei den mit den Hufen scharrenden Startern in der GT-Klasse keineswegs auf ungeteilte Zustimmung stieß. Während man in der Gemballa-Box auf eine schnell abtrocknende Strecke hoffte, betete die Cargraphic-Truppe unisono für weiter anhaltenden Regen. „Eine nasse Strecke kommt uns absolut

DIE ERGEBNISSE IM DETAIL

Platz	Start Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Bestzeit
GT-Klasse				
1.	7	Basseng, Marc	Cargraphic-Porsche 996 GT3 RSC	1:19.048 min
2.	1	Kaufmann, Wolfgang	Gemballa GTR EVO	1:20.905 min
3.	43	Renger, Reinhold	Enco-Porsche 996 Turbo	1:24.449 min
4.	76	Chikhani, Chaouki	CC-Porsche 993 GT2	1:25.564 min
5.	75	Tavoli, Yolanda	SpeedArt-Porsche 997 Carrera S	1:27.144 min
6.	44	Neugebauer, Marko	Enco-Porsche 996 GT3 CS	1:29.818 min



45



53



14

50



8



43



65



78



77

11



19



58

56



18



entgegen. Schließlich haben wir vor zwei Wochen schon bei Regen getestet", hoffte Cargraphic-Chef Thomas Schnarr.

Der Nässetest zahlte sich aus. Wolfgang Kaufmann mühte sich im Gemballa-GT2 redlich. Marc Basseng setzte im Cargraphic-GT3 immer wieder einen oben drauf. Dabei lief es für Kaufmann im morgendlichen freien Training noch bestens. „Wir haben leider für die gezeiteten Runden nagelneue Reifen zeichnen lassen. Mit den flammneuen Dingern war bei Nässe einfach kein richtiger Grip zu finden. Ich hatte sogar im vierten und fünften Gang noch durchdrehende Räder“, haderte Kaufmann mit seinem Schicksal.

Des einen Leid, des anderen Freud – und somit standen mit dem Senken der Zielflagge um 12.30 Uhr Marc Basseng und die Cragraphic-Truppe als Gesamtsieger des diesjährigen sport auto-Yokohama-Tuner-GP fest. Dauersieger Wolfgang Kaufmann sicherte sich den zweiten Rang. Reinhold Renger holte auf dem Enco-Porsche Turbo Gesamtrang drei.

Das siegreiche Trio glänzte aber keineswegs mit den Tagesbestzeiten. Die waren den Boliden in der Offenen Klasse vorbehalten, auch wenn die Ergebnisse dieser Kategorie auf Grund des dort freizügigeren Reglements, wie beispielsweise der Freigabe von Sportreifen, nicht in die Gesamtwertung miteinfluss.

Doch die gripfreudigen Reifen und die Tatsache einer

immer mehr abtrocknenden Ideallinie ließen die Rundenzeiten drastisch purzeln. Zudem sorgte nun ein weiterer hochkarätiger Protagonist für Hochspannung: Edo Competition mit einem gut 550 PS starken Porsche GT2 und Ex-Profi Patrick Simon am Lenkrad.

Über weite Strecken sah zwar Michael Düchting auf dem im wahrsten Sinn des Wortes nun beflügelten Donkervoort wie der Tagesschnellste aus. Allerdings nur, bis Patrick Simon eine Zeit von 1.07,7 Minuten in den Hockenheimer Asphalt brannte.

Wolfgang Kaufmann nahm diese Herausforderung nochmal an, kam acht Minuten vor Ende an die Box, ließ den Reifendruck korrigieren, blies im Gemballa-Porsche zur finalen Attacke, musste jedoch seinen letzten Versuch wegen des vorherrschenden Verkehrs auf der Strecke ad acta legen.

Angesichts der gebotenen Leistungen runzelte Zakspeed-Pilot Robert Lechner hochachtungsvoll die Stirn: „Wahnsinn, was hier abgeht.“ Dabei trug der Österreicher selbst einen gehörigen Teil zur gelungenen Show mit bei. Er nahm die sport auto-Einladung dankend an und lieferte sich auf der 24-Stunden-Viper ein faszinierendes Showrennen gegen Uwe Alzen im brachialen Biturbo-Porsche aus der Langstreckenmeisterschaft. *Jochen Übler*

Die sport auto-DriftChallenge lesen Sie in der nächsten Ausgabe

DIE ERGEBNISSE IM DETAIL

Platz	Start Nr.	Fahrer	Fahrzeug	Bestzeit
Offene Klasse				
1.	65	Simon, Patrick	EDO Competition GT2R	1:07.757 min
2.	45	Düchting, Michael	Düchting-Donkervoort D8 R5	1:08.356 min
3.	11	Kaufmann, Wolfgang	Gemballa GTR EVO	1:10.417 min
4.	18	Lienhard, Freddy	Racetech-Nissan Skyline GTR	1:10.704 min
5.	8	Basseng, Marc	Cargraphic-Porsche 996 GT3 RSC	1:11.489 min
6.	43	Renger, Reinhold	Enco-Porsche 996 Turbo	1:14.416 min
7.	77	Chikhani, Chaouki	CC-Porsche 993 GT2	1:14.879 min
8.	19	Schrick, Tim	RED-Lotus Exige II	1:15.798 min
9.	58	Fulsche, Heiko	KM-VW Golf III VR6 Biturbo	1:17.130 min
10.	78	Tauscher, Felix	Abbc-Opel Kadett C Coupé	1:17.805 min
11.	71	Pfeil, Arthur	Mattig-VW Golf	1:17.911 min
12.	67	Thorne, John	Thorney-Opel Speedster Turbo	1:18.391 min
13.	36	Heubacher, Dieter	Rothe-Audi S3 GT	1:23.047 min
14.	56	Fulsche, Thomas	KM-VW Golf II 2,0 16V Turbo	1:23.476 min
15.	50	Fleury, Marc	Ravasi-BMW M3 E30	1:25.215 min
16.	53	Thomi, Urs	Thomi-Ferrari 348 TS	1:28.124 min
17.	14	Rauscher, Axel	Autofit-Rover Mini Caravan	1:28.500 min

