

# Pirelli bringt im Regen Segen

**Typisch Silverstone:** Die richtige Reifenwahl in der verregneten Anfangsphase entscheidet den Auftakt zur Internationalen GT-Meisterschaft bei der geschichtsträchtigen «Tourist Trophy» in England.

Von Norbert Ockenga

**E**in ganz normaler Sonntag in Silverstone. Im Paddock Bite hinter dem Fahrerlager kostet die Portion Fish & Chips umgerechnet 7,30 Euro. Draussen perlt der Regen an den Scheiben des Schnellrestaurants runter.

Das Wetter bestimmt den Auftakt der Internationalen GT-Meisterschaft mehr als die Technik. Bis in die Startphase hinein regnet es, allerdings wird der Niederschlag immer weniger. «Und in der letzten halben Stunde», fällt Sascha Bert auf, «ist die Temperatur um sieben Grad gestiegen.»

Die Zakspeed-Mechaniker schnallen dem Saleen S7 von Bert, auf dem Jaroslav Janis den Start fahren wird, Intermediates auf – als einzigem Michelin-Auto im Feld.

## Ein Auto für drei Comebacks

Für den 30-jährigen Hessen ist es die erste volle Saison seit dem unseligen Ende der V8STAR. Im GT1 blüht er schon seit den ersten Tests im letzten Jahr richtig auf. «Weil ich zum ersten Mal seit fünf Jahren wieder ein Team um mich herum habe, das weiss, wie es geht», differenziert er. «Wenn ich weiss, dass alle Reifen gleich aufgeheizt sind und der Luftdruck wirklich stimmt, dann ist das für mich auch mental sehr wichtig. Nach meinem letzten V8STAR-Rennen war ich ja eigentlich schon so weit, dass ich mit dem Motorsport nichts mehr zu tun haben wollte – weil einen das Ganze einfach nur deprimiert. Aber dann hat Peter Zakowski mir in der VLN die Chance gege-



**Einstand nach Mass:** Janis (am Auto) und Bert überzeugten beim ersten Rennen des Zakspeed-Saleen mit Platz 2

ben, als keiner mehr an mich geglaubt hat – weil er wusste, dass ich bei ihm in der Formel Renault gut war.»

Das datiert zurück in die Jahre 1994 und 1995.

Für Teamchef Peter Zakowski ist das Saleen-Projekt ein «Teamsport, mit dem wir uns wieder beweisen können».

Schliesslich ist die Rückkehr von Zakspeed auch das Europa-Comeback des ehemaligen ChampCar-Teamchefs Andreas Leberle. Der war vor knapp 20 Jahren bei Zakspeed zuerst als Mechaniker, dann in der Organisation befasst, ging mit der Eifel-Truppe mit dem Ford Probe in die IMSA-Serie – und machte sich dann in den Staaten selbstständig.

## Auf Regen folgt Sonnenschein

Die Entscheidung für Intermediates erweist sich als goldrichtig. Denn nach einer

halben Stunde ist die Strecke komplett trocken.

Pole-Sitter Mike Hezemans hat seine Viper mit Regenreifen bestückt. Er fällt in der Startrunde nach einem massiven Quersteher auf die achte Position zurück. Im Trockenen untersteuert das Auto. «Vor allem in High-Speed-Passagen», ächzt der zweite Fahrer, Anthony Kumpen. Hezemans strandet auf Öl im Kies. «Ein miserables Ergebnis», stöhnt Teamchef Toine Hezemans. «Auch ohne den Kies hätten wir nichts gerissen. Uns fehlen pro Runde sieben Zehntel.»

Im Nassen übernimmt Andrea Piccini im Phoenix-Aston Martin die Führung. Er ist mit Regenreifen bewehrt. Janis fällt mit seinen Intermediates bis auf die fünfte Stelle zurück. Doch Piccini muss nach einer halben Stunde Reifen wechseln. «Dabei wollte ich nur die Zeit für die Durchfahrt verlieren und habe deswegen nicht auch noch getankt, sondern nur die Reifen gewechselt», erzählt Teamchef Ernst Moser. «Beim ersten planmässigen Stopp haben wir nur getankt. Der Unterschied beträgt 20 Sekunden.»

Da Piccinis Partner Jean-Denis Delétraz im Mittelturn Aussetzer beklagt, muss er einmal extra durch die Box fahren, dabei den Motor aus- und wieder anschalten. Danach sind die Aussetzer weg. Aber der DBR9 wird nur noch

Sechster – zwei Plätze hinter dem Cirtek-Schwesterwagen von David Brabham/Christophe Bouchut, die in der Startphase mit derselben Reifenstrategie fahren.

## Aston aus dem Supermarkt

Der Einsatz des Cirtek-DBR9 ist als einmalige Angelegenheit angedacht. Das Auto gehört dem britischen Chirurgen Ricky Bryant – einem Abkömmling der Morrison-Dynastie. Dieser Familie aus Bradford gehört die Supermarkt-Kette Morrison, mit 130000 Angestellten und neun Millionen Kunden pro Woche die viertgrösste auf der britischen Insel.

Bryant bezahlt den Einsatz aus eigener Tasche und übernimmt auch die Fahrgagen für Brabham und Bouchut. Der Franzose hat eigentlich ein Abkommen mit Norbert Walchhofers neuem Lambor-

ghini-Team – mit einer Klausel, die ihn für die Cirtek-Aston-Martin-Einsätze jederzeit freistellt.

Die Hammer-Fahrerpaarung birgt gewissen Zündstoff. «Brabs» und Bouchut pflegen unterschiedliche Fahrstile. «Ich bin sanfter am Kurveneingang und nehme mehr Speed mit durch die Ecken», vergleicht der Australier. «Bouchut geht erheblich aggressiver mit der Lenkung um; er reisst das Auto deutlich abrupter in die Kurven rein.» Das Finden einer gemeinsamen Abstimmung erweist sich als kompliziert.

## Treffer mit Folgen

Die Michelin-bereiften Aston bringen sich mit der Taktik in der Wetterlotterie um mögliche Podestplätze. Das neue Aston-Martin-Team Race Alliance eliminiert sich schon beim Start selbst. Frank Diefenbacher schleudert in Karl Wendlinger. «Dabei habe ich mich extra noch zurückgenommen, weil es mein erster GT-Start war», bedauert der Pforzheimer. «Aber trotzdem ist das Auto quergekommen; ich habe es erst gehalten, aber dann kam der Gegenpendler.» Der landete genau in der rechten Flanke von Wendlinger. Dort wird der Auspuff zugeedrückt, sodass die Leistung in den Keller fällt. Ferner reisst eine Luftleitung vom Wagenhebersystem, und die Aufhängung kriegt einen Knacks weg. Der führt später dazu, dass Philipp Peter im Mittelturn das zugehörige Rad verliert und ausscheidet. «Diefi» strandet mit abgebrochenem unteren Querlenker der linken Vorderradaufhängung.



**Ratlosigkeit:** Peter und Ingenieur Johannes Gruber suchen nach fehlender Zeit



**Triumph-Tour:** Bartels/Bertolini landeten einen knappen Sieg im schweren MC12