



Foto: Christoph Maserer

AUF SIEGKURS AUSGEFALLEN

SAISONFINALE DUBAI

Philipp Peter freut sich besonders auf das Saisonfinale in der arabischen Wüste. „Die Rennstrecke zählt zu meinen absoluten Favoriten. Anfang des Jahres konnte ich das 24h Rennen hier gewinnen.“ Wegen der Temperaturen von über 60 Grad im Cockpit macht sich Peter keine Sorgen: „Wir werden einige Tage früher dort sein, um uns zu aklimatisieren.“ In den Trainings muß jedoch die Piste erst vom feinen Wüstensand frei gefahren werden.



Philipp Peter freut sich auf Dubai

Adria. Eine gebrochene Eingangswelle des Getriebes riss den RaceAlliance Aston Martin, auf Siegkurs liegend, vorzeitig aus dem Rennen. Der Adria Raceway sah mit dem vorletzten Lauf der Saison extrem packenden Motorsport, in welchem alle vier Marken der GT1 Klasse siegfähig waren. Die Zweikämpfe im Führungspulk zwischen den Maseratis und Aston Martins, dem Saleen und der Corvette waren mehr als sehenswert und belehrten die Kritiker eines Besseren, die eine Prozession auf Grund der fehlenden Überholmöglichkeiten auf dem engen und winkligen Kurs vorhersagten.

Dass Philipp Peter im Rennen auf Platz zwei liegend den Rückstand auf den führenden Scuderia Italia DBR9 minimierte, danach sah es im Qualifying noch nicht aus. Mit 0,8 Sekunden Rückstand lag die österreichische Mannschaft nur auf Rang neun. Teammanager Andreas Hainke: „Die Startposition spiegelt nicht unser Potential wieder, da wir auf gebrauchten Reifen die gleichen Zeiten wie die Spitze gehen können.“ Karl Wendlinger haderte mit dem erhöhten Verkehr auf der kurzen Strecke: „Bei beiden Versuchen eine schnelle Runde hinzulegen bin ich von langsameren GT2 Autos aufgehalten und durch eine Gelbphase eingebremst worden.“

Im Rennen spielte die Safety-Carphase in der 40. Minute in die Hände von RaceAlliance. Renningenieur Max Del Prete schaltete am schnellsten und der Kommandostand holte

Karl Wendlinger sofort an die Box. Andreas Hainke über die gelungene Strategie: „Wir hatten mögliche Safety-Car Phasen in unseren Spritkalkulationen mit eingerechnet und somit wußten wir, dass wir schon über dem kritischen Punkt lagen, was den Verbrauch anbetraf.“ Die knapp siebzig Sekunden, die ein Boxenstopp mit An- und Abfahrt bei normalem Rennverlauf unter grün kostet, relativieren sich in einer Safety-Carphase, da man wieder auf die anderen aufschließen kann. Man verliert zwar die Positionen, nicht jedoch die ganzen 70 Sekunden. Als die Spitzenreiter dann zu ihren normalen Boxenstopps nach ca. einer Stunde Renndauer hereinkamen, spülte es den Aston Martin mit der Startnummer 33 nach vorne. Nur die Corvette erkannte ebenfalls diesen taktischen Kunstgriff, lag aber wegen eines Reifenschadens weiter hinten.

Die Mannschaft trauerte einem möglichen Sieg nach, den sie wegen eines erneuten Materialbruchs verloren. Philipp Peter: „Das tut richtig weh - wir hatten den Speed und es hat richtig Spaß gemacht im Auto. Du siehst, wie du auf den Führenden aufholst, das Auto liegt super und dann das!“

Mögliche Ursache könnte die Charakteristik der Rennstrecke gewesen sein. Mit ihren vielen 1. und 2. Gang Kurven belastet sie die Antriebskomponenten extrem. Die gebrochene Welle lag nämlich weit unter ihrer maximalen Laufzeit.





ZEITPLAN DUBAI

Freitag

09.30 - 11.00 Freies Training 1

13.45 - 15.15 Freies Training 2

17.15 - 17.35 Qualifying

Samstag

10.00 - 10.15 Warm-up

14.00 - 14.25 Startaufstellung

14.30 - 17.30 Rennen

(vorbehaltlich Änderungen der SRO)

IM COCKPIT

Der Arbeitsplatz von Philipp Peter und Karl Wendlinger unterscheidet sich nicht nur durch die fehlende Klimaanlage von dem Cockpit eines straßenzugelassenen DB9. Das Armaturenbrett entfällt gänzlich zu Gunsten eines Ein-Zeilendisplay, welches von einem Knopf auf dem Lenkrad zu bedienen ist. Der Drehzahlmesser wird durch eine Leiste von fünf LEDs ersetzt, die ähnlich der Formel 1 Cockpits kurz vor dem Erreichen der Maximaldrehzahl des Motors aufleuchten. Auf dem Lenkrad finden sich noch die Knöpfe für die Funkverbindung mit dem Kommandostand, für das 60 km/h Geschwindigkeitslimit in der Boxengasse,

für die Betätigung der Trinkflasche sowie das Aufblenden der Scheinwerfer (was nicht unwichtig ist, um sich bei den langsameren GT2 Fahrzeugen bei den Überrundungen bemerkbar zu machen). Die Mittelkonsole beherbergt alle wichtigen Sicherungen der Bordelektronik (die unteren drei Schalterzeilen) sowie neongelb umrandet die Engine Mappings und die Traktionskontrolle, welche in fünf Stufen dosierbar ist. In der 2. und 3. Zeile finden sich die Schalter für Scheibenwischer, Scheinwerfer, elektrische Spiegelverstellung (der einzige Luxus), Kühlventilator der hinteren Bremsen, Regenlicht, Anlasser und Zündung.



ÜBERDACHTER Paddock

Bei der Frage nach ihrer Lieblingsrennstrecke werden Rennfahrer die hochmoderne Rennstrecke des Adria Autodromo mit Sicherheit nicht aufzählen. Die allerhöchste Kurvengeschwindigkeit betrug im Qualifyingtrimm „beindruckende“ 112 km/h - eine zweite Gang Kurve für einen GT Rennwagen. Erwähnenswert ist jedoch der komplett überdachte Paddock, einzigartig im Rennkalender. Im Fahrerlager steht man immer im Trockenen. Was am Nürburgring sicher sinnvoller wäre als an der sonnenverwöhnten Adria.



Begehrter Arbeitsplatz: Das Armaturenbrett der Rennversion des Aston Martin DBR9

DER TRAUM VOM FLIEGEN...



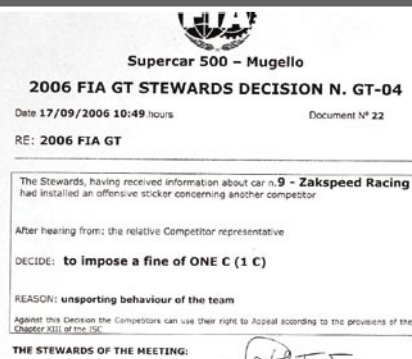
Das zweitgrößte Flugbedarfsunternehmen Europas fliegt mit den modernsten Düsenjets des Herstellers Cessna. Die 39 Flugzeuge umfassende Flotte der JetAlliance stellt mit einem durchschnittlichem Alter von nur 2 Jahren die jüngste aller Airlines dar. „Auf diesem hart umkämpften Markt kann man nur bestehen, wenn man in allen Bereichen das Höchste anstrebt. Das gilt sowohl für das Thema Sicherheit, als auch Kundenservice und Komfort,“ umreist der Gründer der Privatjet Airline Lukas Lichtner Hoyer die Firmenphilosophie. So ist zum Beispiel auch die weltweit bekannte Popgruppe U2 auf das österreichische Unternehmen aufmerksam geworden und legte die Personallogistik für deren Welttournee in die Hände der JetAlliance. Die Rennfahrer des RaceAlliance Teams nutzen ebenfalls den Komfort des Reisens per Privatjets. Philipp Peter

KURIOSITÄT AM RANDE

Die Rennkommissäre von Mugello befanden, dass das Zakspeed Team während des freien Trainings gegen Paragraph XIII des internationalen Sportgesetzes verstoßen hätte und belegten die Eifelaner in Folge mit einer Strafzahlung wegen unsportlichen Verhaltens. Höhe des Bußgelds: ein einziger Euro! Vorausgegangen war eine Beschwerde des rivalisierenden Maserati Teams, die sich über einen kleinen Aufkleber am Heck des Saleens nicht zu erfreuen zeigten. Zu sehen war eine Pissmännchen Karrikatur, die in

faßt die Vorteile zusammen: „Als Rennfahrer muß Du viele Renn-, Testfahrten- und PR-Termine koordinieren und diese Termine sind über ganz Europa verstreut. Da hilft die Flexibilität eines Privatjets enorm. Check-in Wartezeit gibt es nicht und man steckt auch in keinen Staus rund um die großen Flughäfen wie zum Beispiel München, Frankfurt oder Charles de Gaulle fest. Man ist zeitlich ungebunden und kann den Flughafen wählen, der in unmittelbarer Nähe der Rennstrecke liegt. In Le Castellet sind wir zum Beispiel nur 2 km vom Fahrerlager entfernt gelandet. Das geht mit einer Boing 737 sicherlich nicht,“ schmunzelt der viersprachige Rennfahrer des

Aston Martin DBR9s. Seitdem Philipp Peter im österreichischen Team fährt, ist er vom Flugbazillus befallen und nimmt Flugstunden bei der JetAlliance Flight School um seinen Flugschein zu machen. Hier werden auch die Piloten des Unternehmens ausgebildet. „Im Rennwagen hat Philipp sicherlich die Nase vorn, aber beim Fliegen macht mir so leicht keiner etwas vor,“ äußert sich Fluglinienbesitzer Lukas Lichtner-Hoyer zu den Ambitionen seines schnellsten Angestellten zu Lande. Er selbst pilotiert seine Cessna Citations mit Reisegeschwindigkeiten von 800 bis 950 km/h häufig selbst.



Bei Flügen zu den Rennen pilotiert Lukas Lichtner-Hoyer die Cessna Citation häufig selbst

hohem Bogen auf das Dreizack Logo pinkelt. Erwähnung finden sollte dabei, dass bei dem vorausgegangenen Rennen in Dijon der Saleen in Führung liegend von einem Maserati ins Kiesbett geschickt worden war.





KALENDER 2007

FAHRERWERTUNG DER FIA GT

(nach 9 Läufen)

1. Bartels/Bertolini (Meister)	69
2. Sascha Bert	55
3. Jarek Janis	54
4. Deletraz/Piccini	52
5. Jamie Davies/Thomas Biagi	48
6. Fabio Babini	46
7. Longin/Kumpen/Hezemans	40
8. Fabrizio Gollin	30,5
9. Christian Pescatori	29
10. Wendlinger/Peter	28,5
11. Andrea Montermini	24
12. Miguel Ramos	19,5
13. Lemeret/Fässler/vande Poele	18
14. Jos Menten/JeanPhilippe Belloc	13,5
15. Kurt Mollekens	12
16. Peter Kox	12
17. Charouz/Enge	8
18. Matteo Malucelli	7,5
19. Bornhauser/Bouvy	5,5
20. David Brabham	5
21. Robert Lechner	3,5
22. Shaun Balfe	2
23. Gabriele Lancieri	1,5
...	

Impressum:

RaceAlliance Motorsport GmbH
 Promenadenweg 8
 A-2522 Oberwaltersdorf
 ÖSTERREICH
 Internet: www.racealliance.at

Text und Fotos: Christoph Maeder

Paris. Der Weltmotorsportverband FIA beschloss in der letzten Oktober Woche einige Änderungen, die für die FIA GT Meisterschaft ab 2007 Gültigkeit erlangen werden. Die Anzahl der Rennläufe ist auf maximal 10 festgeschrieben, wobei die Rennen eine Dauer von zwei Stunden aufweisen und zwei Pflichtboxenstopps beinhalten. Die neuen Rennwochenenden sehen reine zwei-Tagesveranstaltungen vor - mit freiem Training und Qualifying am Samstag, Warm-Up und Rennen am Sonntag. Ausnahme bildet jeweils das Saisonhighlight in Form der 24 Stunden von Spa. Neben den Änderungen des Rennformats soll auch das technische Reglement

für eine Senkung der Kosten im Bereich Bremsen und Getriebe sorgen. Der vorgestellte Kalender für 2007, welcher noch im Dezember ratifiziert werden soll, umfasst folgende Rennen:

- 25.3. Zhuhai, China
- 06.5. Silverstone, England
- 20.5. Bukarest, Rumänien
- 24.6. Monza, Italien
- 08.7. Oschersleben, Deutschland
- 29.7. Spa, Belgien
- 08.9. Adria, Italien
- 23.9. Brünn, Tschechien
- 07.10. Nogaro, Frankreich
- 21.10. Zolder, Belgien



Karl Wendlinger und Philipp Peter kurz vor dem Start zum Rennen in Italien